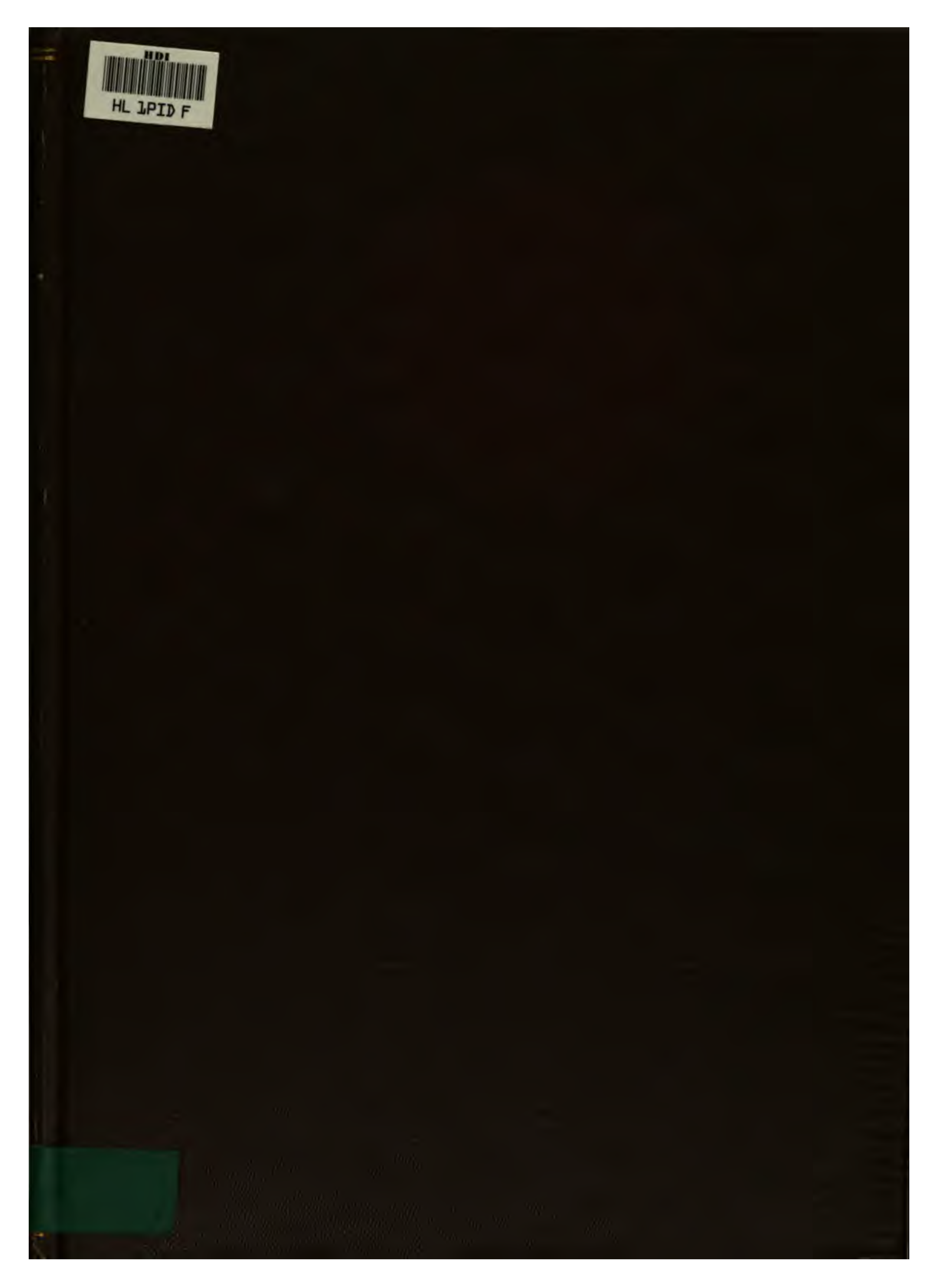

HDI
HL 1PID F

Высочайше учрежденное Особое Совѣщаніе о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности.

СВОДЪ
трудовъ мѣстныхъ комитетовъ по 49 губерніямъ Европейской Россіи.

ГУЖЕВЫЕ И ВОДНЫЕ ПУТИ.

Составилъ
П. И. РУДЧЕНКО.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія В. Ѳ. Киршбаума, Дворцовая пл., д. М-ва Финансовъ.
1904.

Печатано по распоряженію Предсѣдателя ВЫСОЧАЙШЕ учрежденнаго Особаго Совѣщанія о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности.

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Труды мѣстныхъ комитетовъ о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности получены полностью изъ 49 губерній Европейской Россіи къ 1 Августа минувшаго 1903 года. По мѣрѣ отпечатанія поступавшихъ трудовъ, производился сводъ ихъ по отдѣламъ, систематизирующимъ рядъ вопросовъ, затронутыхъ 531 мѣстными комитетами названныхъ губерній. Цѣлью этой работы было поставлено использованіе всего полученнаго матеріала, заключающагося въ представленныхъ комитетамъ письменныхъ докладахъ отдѣльныхъ лицъ и комиссій и журналахъ засѣданій самихъ комитетовъ.

По своему содержанію матеріалъ этотъ распадается на три части: 1) свѣдѣнія о современномъ положеніи дѣла; 2) пожеланія и мѣры къ его улучшенію, указанныя отдѣльными лицами и комиссіями, и 3) заключенія, принятыя комитетами (единогласно или большинствомъ голосовъ). Въ послѣдовательномъ порядкѣ этихъ трехъ частей и излагаются въ сводѣ отдѣльные вопросы, притомъ, конечно, — только въ предѣлахъ представленнаго съ мѣстъ матеріала. Поэтому современное положеніе, его нужды и потребности освѣщаются по отдѣльнымъ вопросамъ и мѣстностямъ въ большей или меньшей мѣрѣ, въ зависимости отъ имѣющихся въ этихъ матеріалахъ свѣдѣній.

Въ сводѣ сдѣланы ссылки на соотвѣтствующія страницы изданія трудовъ мѣстныхъ комитетовъ. Въ виду значительнаго числа цитируемыхъ страницъ, на коихъ основано изложеніе, большая ихъ часть вынесена въ конецъ книги при помощи номерныхъ ссылокъ. Засимъ, въ тѣхъ частяхъ текста, которыя содержатъ перечисленіе принятыхъ мѣстными комитетами заключеній, при названіи каждаго комитета помѣщена, справа въ скобкахъ, цифра, указывающая страницу изданія трудовъ, гдѣ находится подлинный текстъ заключенія.

Въ концѣ настоящаго свода приложены перечни имѣющихся въ трудахъ комитетовъ главнѣйшихъ докладовъ и записокъ по вопросамъ о водныхъ и гужевыхъ путяхъ.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

Раздѣлъ I.

ГУЖЕВЫЕ ПУТИ СООБЩЕНІЯ.

ВВЕДЕНІЕ [1].

Вопросъ объ устройствѣ и содержаніи мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія и о взаимныхъ отношеніяхъ въ этомъ дѣлѣ государства, земства, крестьянскихъ обществъ, обществъ акціонерныхъ и частныхъ владѣльцевъ вошелъ въ програму, предложенную на обсужденіе мѣстныхъ Комитетовъ о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности (пунктъ З). Независимо отъ отвѣтовъ на этотъ вопросъ, нужды дорожнаго дѣла отмѣчались многими Комитетами при обсужденіи и нѣкоторыхъ другихъ частей программы, главнымъ образомъ относительно упорядоченія торговли сельскохозяйственными продуктами (п. С), усиленія обмѣна продуктовъ между различными районами Россіи и поднятія внутреннихъ рынковъ сбыта (п. Ф), улучшенія условій перевозки произведеній сельскаго хозяйства и животноводства (п. Ц). Кромѣ того, нѣкоторыхъ сторонъ дорожнаго хозяйства отдѣльные Комитеты касались при обсужденіи внѣпрограммныхъ вопросовъ — объ усовершенствованіи земскихъ учрежденій и, въ частности, объ образованіи мелкихъ хозяйственныхъ единицъ, а также объ источникахъ средствъ, потребныхъ для удовлетворенія мѣстныхъ нуждъ.

Такимъ образомъ, вопросамъ о гужевыхъ путяхъ отведено въ Трудахъ Комитетовъ довольно много мѣста. Тѣмъ не менѣе въ большинствѣ Комитетовъ разработка этихъ вопросовъ отодвинута была на второй планъ, по сравненію съ другими сторонами жизни сельскаго населенія, а въ значительномъ числѣ Комитетовъ — именно въ 2 Губернскихъ (изъ 49) и 88 Уѣздныхъ (изъ 482)—потребности дорожнаго дѣла даже вовсе не были подвергнуты обсужденію,— частью по недостатку времени, частью же по принципіальнымъ соображеніямъ—въ виду ихъ второстепеннаго значенія. Изъ остальныхъ 441 Комитета наибольшее вниманіе удѣлили мѣстнымъ путямъ сообщенія Комитеты губерній западныхъ, сѣверныхъ и сѣверо-восточныхъ; менѣе—Комитеты центральной и южной Россіи.

Въ общемъ, однако, въ работахъ всѣхъ Комитетовъ въ совокупности вопросы дорожнаго хозяйства подверглись достаточно полному выясненію, и получились отвѣты какъ относительно нынѣшняго состоянія мѣстныхъ дорогъ и вліянія его на сельскохозяй-

ственную промышленность, такъ и о мѣрахъ и средствахъ къ ихъ улучшенію. Въ частности, получили освѣщеніе вопросы: о сравнительныхъ преимуществахъ того или иного типа дорогъ, о правѣ собственности на дорожныя полосы и правѣ свободнаго пользованія дорогами, порядкѣ отчужденія земли подъ дороги, распредѣленіи бремени по содержанію дорогъ между заинтересованными учрежденіями и лицами, объ источникахъ средствъ на дорожное дѣло и натуральной дорожной повинности, объ организаціи дорожнаго управленія и порядкѣ преслѣдованія за нарушеніе дорожныхъ постановленій; наконецъ, нѣкоторыми Комитетами выражены пожеланія о проведеніи или капитальномъ улучшеніи опредѣленныхъ шоссейныхъ и грунтовыхъ дорогъ. Изложенію взглядовъ и пожеланій Комитетовъ по всѣмъ названнымъ вопросамъ и посвящены нижеслѣдующія главы.

Глава I.—Состояніе мѣстныхъ дорогъ, значеніе ихъ для сельскохозяйственной промышленности и преимущества того или иного типа дорогъ.

Второстепенное значеніе мѣстныхъ дорогъ для сельскаго хозяйства 2).

Кромѣ 90 Комитетовъ, въ которыхъ вопросы о мѣстныхъ путяхъ сообщенія вовсе не подверглись обсужденію, въ нѣсколькихъ Губернскихъ и Уѣздныхъ Комитетахъ были высказаны мнѣнія о второстепенномъ значеніи дорогъ въ ряду условій, вліящихъ на развитіе сельскохозяйственной промышленности. Наиболѣе опредѣленно выразился по этому вопросу Пензенскій Губернскій Комитетъ, признавшій, большинствомъ 7 голосовъ противъ 4, что улучшеніе мѣстныхъ дорогъ въ дѣлѣ подъема благосостоянія земледѣльческаго населенія имѣетъ, вообще, второстепенное значеніе, вслѣдствіе чего къ нему должно быть приступлено лишь послѣ удовлетворенія другихъ насущныхъ нуждъ сельскаго хозяйства (Пензенская, 11—12). Въ томъ же смыслѣ высказались Комитеты: Бѣлгородскій Курской губерніи, Ставропольскій Самарской губерніи, Симбирскій Уѣздный, Смоленскій Уѣздный, Козловскій Тамбовской губерніи, Епифанскій Тульской губерніи и Мологскій Ярославской губерніи; на второстепенное значеніе дорогъ указано было также отдѣльными членами Комитетовъ въ губерніяхъ: Вологодской, Минской, Полтавской и Тверской.

Достаточная удовлетворительность мѣстныхъ дорогъ для потребностей сельскаго хозяйства 3).

Затѣмъ, въ нѣкоторыхъ Комитетахъ было заявлено, что, хотя мѣстные пути сообщенія и далеки отъ совершенства, однако, потребностямъ массы сельскаго населенія они удовлетворяютъ въ достаточной степени. По мнѣнію Ржевскаго Комитета Тверской губерніи, при сужденіи о степени провозоспособности нашихъ грунтовыхъ дорогъ, слѣдуетъ не упускать изъ виду того весьма важнаго обстоятельства, что гужевые пути сообщенія съ развитіемъ парового транспорта теряютъ свое былое значеніе и обращаются въ подъѣздные пути къ желѣзнодорожной сѣти, при чемъ состояніе ихъ у насъ соотвѣтствуетъ какъ уровню благосостоянія населенія, такъ и его неприхотливымъ требованіямъ (Тверская, 366). Съ еще

*

большею опредѣленностью высказался одинъ членъ Чернскаго Комитета Тульской губерніи. Отмѣтивъ, что неудовлетворительность дорогъ вызываетъ неисчислимыя жалобы въ обществѣ и печати, упомянутое лицо замѣчаетъ, что вопросъ дорожный представляется въ Россіи далеко не столь простымъ, какъ то иногда думаютъ, и что въ этомъ вопросѣ, какъ и во многихъ другихъ, Россія не можетъ слѣпо слѣдовать примѣру Западной Европы и даже Привислинскаго края. Препятствіемъ къ быстрому улучшенію нашихъ путей сообщенія являются многія условія. Таковы: рѣдкость селеній и недостаточная плотность населенія, благодаря которымъ русскія дороги должны имѣть протяженіе въ 10 разъ большее, чѣмъ за границей, при значительно меньшемъ, однако, ихъ использованіи; затѣмъ, продолжительная наша зима, перестраивающая всѣ сообщенія по своему, какъ бы ни были они улучшены; наконецъ, дороговизна хорошаго устройства дорогъ, при отсутствіи во многихъ мѣстностяхъ Россіи необходимыхъ для того строительныхъ матеріаловъ (камня, песку и т. п.). При этомъ самая непроѣздность существующихъ дорогъ наблюдается всего въ теченіе 3 мѣсяцевъ въ году, въ виду чего и затраты на нихъ окупились бы лишь по истеченіи очень продолжительнаго времени (Тульская, 495—496). На тѣ же препятствія къ улучшенію дорогъ и на достаточное соотвѣтствіе нынѣшняго ихъ состоянія слабымъ потребностямъ и средствамъ крестьянскаго населенія было указано также отдѣльными членами Комитетовъ въ губерніяхъ: Екатеринославской, Костромской, Курской, Пензенской, Рязанской, Смоленской и Харьковской.

Хорошее состояніе дорогъ, состоящихъ въ вѣдѣніи земскихъ учрежденій [4]).

Наконецъ, нѣсколькими Губернскими и Уѣздными Комитетами было заявлено, что дорожная часть, въ общемъ, достаточно хорошо обслуживается земскими и замѣняющими ихъ мѣстными хозяйственными учрежденіями, подтвержденіемъ чему можетъ служить достигнутое уже сравнительно удовлетворительное состояніе почтовыхъ, трактовыхъ и иныхъ дорогъ, состоящихъ въ завѣдываніи и на отвѣтственности земскихъ органовъ. Среди этихъ Комитетовъ особенно выдѣлился Туккумскій Курляндской губерніи, признавшій, что 5.000 верстъ мѣстныхъ разрядныхъ дорогъ составляютъ богатство губерніи, въ виду чего было бы весьма опасно измѣнять въ чемъ-либо существующій порядокъ содержанія и починки этихъ дорогъ (Курляндская, 67). На сравнительную исправность содержимыхъ мѣстными хозяйственными учрежденіями дорогъ указано было еще 27 Комитетами, а именно: Люцинскимъ Витебской губерніи, Губернскимъ Вятской губерніи, Мамадышскимъ Казанской губерніи, Рыльскимъ и Старооскольскимъ Курской губерніи, Губернскимъ, Верроскимъ и Венденскимъ Лифляндской губерніи, Бронницкимъ Московской губерніи, Губернскимъ, Вытегорскимъ,

Каргопольскимъ и Петрозаводскимъ Олонецкой губерніи, Губернскимъ Оренбургской губерніи (удовлетворительно полотно дорогъ въ степной части губерніи), Уѣзднымъ Пензенскимъ, Красноуфимскимъ и Осинскимъ Пермской губерніи, Лубенскимъ Полтавской губерніи, Губернскимъ Псковской губерніи, Данковскимъ и Михайловскимъ Рязанской губерніи, Губернскимъ Симбирской губерніи, Перекопскимъ Таврической губерніи, Вышневолоцкимъ и Уѣзднымъ Тверскимъ Тверской губерніи, Епифанскимъ Тульской губерніи и Лебединскимъ Харьковской губерніи и отдѣльными членами Комитетовъ въ губерніяхъ: Калужской, Смоленской, Уфимской и Эстляндской. Впрочемъ, во всѣхъ почти названныхъ Комитетахъ отмѣчалось, вмѣстѣ съ тѣмъ, крайне неудовлетворительное состояніе другой, значительно большей части мѣстныхъ путей сообщенія—дорогъ проселочныхъ, а въ другихъ Комитетахъ тѣхъ же губерній нерѣдко и вообще грунтовыхъ дорогъ, какъ на это будетъ указано въ дальнѣйшемъ изложеніи.

Неудовлетворительное состояніе мѣстныхъ дорогъ и важность принятія мѣръ къ ихъ улучшенію въ интересахъ сельскаго хозяйства [5]).

Въ противоположность приведеннымъ мнѣніямъ, въ огромномъ большинствѣ, остальныхъ Комитетовъ по всѣмъ 49 губерніямъ Европейской Россіи, были сдѣланы указанія на неудовлетворительное состояніе тѣхъ или иныхъ мѣстныхъ дорогъ, на вредныя послѣдствія, происходящія отъ этого для сельскаго хозяйства, и на важность и неотложность принятія мѣръ къ улучшенію гужевыхъ путей сообщенія въ видахъ споспѣшествованія сельскохозяйственной промышленности.

Недостаточность существующихъ дорогъ для потребностей населенія [6]).

Среди этихъ указаній, прежде всего, обращаютъ на себя вниманіе заявленія нѣсколькихъ Комитетовъ сѣверныхъ и сѣверо-восточныхъ губерній о крайней недостаточности существующихъ телѣжныхъ дорогъ для обслуживанія мѣстнаго, хотя и рѣдкаго, населенія. По даннымъ, приведеннымъ въ Трудахъ Губернскаго, Александровскаго, Кемскаго и Печорскаго Уѣздныхъ Комитетовъ Архангельской губерніи, всѣхъ земскихъ и земско-проселочныхъ дорогъ имѣется всего 2.628 верстъ, что̀ совершенно не удовлетворяетъ потребности въ сообщеніяхъ этой огромной по занимаемой площади губерніи (748.050 кв. верстъ). «Въ Кемскомъ уѣздѣ,—заявляетъ Комитетъ,—нѣтъ дорогъ, сообщаются зимою кое-какъ по зимнимъ путямъ, лѣтомъ—на карбасахъ по порожистымъ рѣкамъ и озерамъ и пѣшкомъ по тропамъ; осенью же и весной наступаетъ такъ называемая распута, когда уже нѣтъ никакого сообщенія. Крайне необходимо заняться, и то скорѣе, постройкой дорогъ, безъ которыхъ немыслимъ экономическій подъемъ уѣзда» (Архангельская, 167). По свѣдѣніямъ Яренскаго Комитета Вологодской губерніи, разстоянія между жилыми пунктами доходятъ до 1.000 верстъ, между тѣмъ какъ протяженіе всѣхъ дорогъ уѣзда

составляетъ всего 872 версты (327 верстъ земскихъ дорогъ и 545 верстъ проселочныхъ). Еще характернѣе данныя по Олонецкой губерніи. Общее число верстъ телѣжныхъ дорогъ составляетъ здѣсь 8.500 верстъ (4.100 верстъ земскихъ и 4.400 верстъ проселочныхъ); кромѣ того, считается до 8.000 верстъ пѣшеходныхъ и верховыхъ тропъ. Въ частности, на 4.345 селеній этой губерніи 1.409 селеній, съ 104.788 жителями, или 32,5% всѣхъ селеній, сообщаются съ остальнымъ міромъ лишь верховыми и пѣшеходными тропами, при чемъ разстоянія отдѣльныхъ селеній отъ ближайшихъ телѣжныхъ дорогъ составляютъ отъ 10 до 40 верстъ и достигаютъ даже 80 верстъ. При такихъ условіяхъ доставка необходимыхъ для крестьянскаго хозяйства предметовъ потребленія (муки, овса и т. п.) производится или на «смычкахъ» — соединенныхъ доскою жердяхъ, влачимыхъ лошадью по землѣ,—или же непосредственно на спинѣ потребителя, притомъ за десятки верстъ и болѣе. Мало того, въ Вытегорскомъ и Повѣнецкомъ уѣздахъ встрѣчаются селенія, окруженныя со всѣхъ сторонъ непроходимыми болотами, такъ что въ лѣтнее и осеннее время нельзя проникнуть туда даже пѣшкомъ. Вообще, если бы не множество озеръ и рѣкъ края и зимнія сообщенія по замерзшимъ болотамъ, то населеніе было бы обречено на полную отчужденность, абсолютную неподвижность и постепенное вымираніе (Олонецкая, 38—57). На недостаточность не только сколько-нибудь устроенныхъ, но даже вообще какихъ-либо дорогъ въ уѣздѣ указывается также въ Трудахъ Комитетовъ Соликамскаго и Чердынскаго Пермской губерніи, Бирскаго и Стерлитамакскаго Уфимской губерніи. «Бездорожье края настолько даетъ себя чувствовать,—замѣчаетъ одинъ изъ докладчиковъ Бирскаго Комитета,—что въ тайнѣ приходится мечтать о новомъ недородѣ, какъ единственно вѣрномъ и быстромъ средствѣ для приведенія уѣзда въ порядокъ въ дорожномъ отношеніи» (Уфимская, 101).

Неудовлетворительное состояніе главныхъ грунтовыхъ трактовъ 7).

Вслѣдъ за приведенными мѣстностями, отрѣзанными почти вовсе отъ сообщенія съ культурнымъ міромъ, выступаютъ заявленія длиннаго ряда Комитетовъ, изъ 40 губерній Европейской Россіи, о крайне неудовлетворительномъ состояніи существующихъ въ нихъ важнѣйшихъ сообщеній, такъ называемыхъ губернскихъ и уѣздныхъ почтовыхъ, торговыхъ и военныхъ дорогъ, остающихся до сихъ поръ, за немногими исключеніями, въ грунтовомъ видѣ *). «Наши

---

*) Въ 49 губерніяхъ Европейской Россіи къ началу 1902 г. имѣлось всего 17.935 верстъ шоссейныхъ и мощеныхъ дорогъ (казенныхъ и земскихъ) и 190.575 верстъ земскихъ грунтовыхъ дорогъ; кромѣ того, считалось около 1.000.000 верстъ проселочныхъ путей, въ разрядъ которыхъ перечислена была въ нѣкоторыхъ губерніяхъ и часть старыхъ торговыхъ трактовъ. *Прим. составителя.*

дороги не удовлетворяютъ самымъ скромнымъ требованіямъ,— пишетъ авторъ одного доклада, представленнаго въ Судогодскій Комитетъ Владимірской губерніи.—Почти вездѣ дороги не защищены канавами, вслѣдствіе чего заливаются водою; точно также онѣ не возвышены достаточно въ мѣстахъ низкихъ и по разливамъ рѣкъ, такъ что во время весенняго наводка становятся совершенно непроѣзжими. Дороги часто пролегаютъ по мѣстамъ бугристымъ, пересѣкаютъ глубокіе овраги съ крутыми откосами, проходятъ также по глубокимъ пескамъ, по топкимъ или глинистымъ грунтамъ; но мало мѣстъ, гдѣ дорога укрѣплена одеждой» (Владимірская, 164). Приведенное мнѣніе далеко не единично. Указаніе, что въ распутицу дороги становятся часто совершенно непроѣздными, встрѣчается въ Трудахъ большинства Комитетовъ такъ же, какъ и характеристика состоянія мѣстныхъ путей словомъ: «бездорожье».

Плохое состояніе главныхъ грунтовыхъ трактовъ, особенно проходящихъ по лѣсамъ, отмѣчается въ губерніяхъ сѣверныхъ, сѣверо-западныхъ и сѣверо-восточныхъ—Архангельской, Вологодской, С.-Петербургской, Псковской, Новгородской, Костромской, Казанской, Пермской и Уфимской. По Галичскому тракту Костромской губерніи, напримѣръ, въ распутицу почта 17-верстное разстояніе едва проходитъ 28 часовъ (Костромская, 104). Плохи трактовыя дороги и въ губерніяхъ промышленныхъ—Владимірской, Калужской, Тверской, Ярославской и даже Московской. «Однимъ изъ существенныхъ тормозовъ для прогресса всей деревенской жизни, промышленности вообще, а сельскохозяйственной въ особенности,—говоритъ въ своей запискѣ Ярославская Губернская Земская Управа, — является наше бездорожье, благодаря которому сплошь и рядомъ нельзя въ деревнѣ привезти во-время къ больному доктора, къ роженицѣ акушерку, къ умирающему священника, на пожаръ — огнетушительные инструменты, проѣхать въ училище, вывезти на рынокъ сельскохозяйственные продукты»... (Ярославская, 10). Отмѣчая также плохое качество мѣстныхъ дорогъ, Дмитровскій Комитетъ Московской губерніи указываетъ, какъ на причину его, на крайнюю затруднительность и непосильность для населенія приведенія дорогъ въ удобопроѣздное состояніе въ мѣстностяхъ съ иловатой и глинистой почвой, большимъ количествомъ атмосферныхъ осадковъ и отсутствіемъ песка и камня, въ каковыхъ условіяхъ находятся многія губерніи промышленнаго района (Московская, 208, 209). Не въ лучшемъ, однако, положеніи находится дорожное дѣло, по свидѣтельству мѣстныхъ Комитетовъ, и въ губерніяхъ съ иными почвенными и климатическими условіями: въ Оренбургской (въ гористыхъ и лѣсныхъ мѣстностяхъ) и Самарской—на востокѣ; Воронежской, Кіевской, Кур-

ской, Нижегородской, Орловской, Пензенской, Полтавской, Тамбовской, Тульской, Харьковской и Черниговской — въ черноземной полосѣ; Астраханской, Бессарабской, Екатеринославской и Херсонской—на югѣ. Въ одномъ изъ докладовъ по Бердичевскому Комитету Кіевской губерніи говорится, напримѣръ, о состояніи главныхъ мѣстныхъ дорогъ слѣдующее: «на караванныхъ трактахъ отъ многолѣтней ѣзды образовались на мѣстѣ дорогъ узкія, глубокія канавы, такъ что въ ночное время опасно ѣхать. Весною и осенью бываетъ такая невылазная грязь, что пассажирамъ приходится итти съ вокзаловъ пѣшкомъ, ибо лошади не въ силахъ вытащить телѣжку изъ грязи. Иногда по цѣлому мѣсяцу и больше нельзя брать груза съ желѣзнодорожной станціи, потому что нельзя къ ней проѣхать. Если бываетъ теплая зима безъ снѣга, то всю зиму невозможно доставлять грузъ на станцію»... (Кіевская, 351). Въ Грайворонскомъ уѣздѣ Курской губерніи въ зимнюю распутицу 1901 года почтовыя сношенія дѣлались верхами, при чемъ лошади проходили не болѣе 2—3 вер. въ часъ (Курская, 120). «Наши дороги,—замѣчаетъ одинъ землевладѣлецъ Орловской губерніи, — примитивныя татарскія сакмы, едва ли даже не хуже ихъ во много разъ» (Орловская, 140). Въ нѣсколько лучшемъ, наконецъ, состояніи, но все еще неудовлетворительномъ находятся мѣстные гужевые тракты въ западной полосѣ страны—въ губерніяхъ: Виленской, Витебской, Волынской, Гродненской, Ковенской, Минской, Могилевской, Подольской и Смоленской. Изъ губерній этого раіона съ наименѣе благопріятными для дорожнаго дѣла естественными условіями является Минская и особенно Пинскій уѣздъ, гдѣ вслѣдствіе множества рѣкъ и болотъ сухопутныя сообщенія могутъ производиться лишь по насыпаннымъ плотинамъ со множествомъ мостовъ, дороговизна устройства которыхъ вынуждаетъ жителей близь лежащихъ мѣстностей сообщаться между собою окружными путями въ нѣсколько десятковъ верстъ длиною или пользоваться во время разлива лодками, а въ хорошія зимы санными путями (Минская, 311, 312). Въ большинствѣ остальныхъ западныхъ губерній свойство грунта сравнительно благопріятно для устройства дорогъ, а въ нѣкоторыхъ губерніяхъ, какъ, напримѣръ, Виленской и Подольской, имѣется даже на мѣстѣ много камня (Виленская, 147; Подольская, 365); тѣмъ не менѣе и въ этихъ губерніяхъ состояніе важнѣйшихъ мѣстныхъ дорогъ признается многими Комитетами мало удовлетворительнымъ, а существующее протяженіе въ нихъ шоссейныхъ и мощеныхъ путей совершенно недостаточнымъ.

Крайне дурное состояніе проселочныхъ дорогъ [8]).

Еще въ худшемъ состояніи и притомъ повсемѣстно, во всѣхъ 49 губерніяхъ Европейской Россіи, находится огромная сѣть такъ

называемыхъ проселочныхъ, или сельскихъ дорогъ, содержимыхъ за счетъ и силами владѣльцевъ земель и сельскихъ обществъ, чрезъ дачи которыхъ дороги пролегаютъ (Уст. Пут. Сообщ., ст. 802). «Про русскія дороги общественнаго пользованія,—говорится въ одномъ докладѣ по Рославльскому Комитету Смоленской губерніи,—можно смѣло сказать, что никто ихъ не устраивалъ и никто ихъ почти и не содержитъ, а существуютъ онѣ сами собой. Исторія ихъ возникновенія очень не сложна. Когда-то въ незапамятныя времена поѣхалъ мужичекъ полемъ по своей надобности и оставилъ слѣдъ своихъ катковъ. По слѣду этому проѣхалъ второй, третій — и образовалась дорога» (Смоленская, II, 223). Состояніе этихъ дорогъ характеризуется въ докладѣ по Козельскому Комитету Калужской губерніи слѣдующимъ образомъ: «По Руси великой безъ конца, безъ края тянется дорога, узкая, кривая . . . имя той дороги—проселокъ. Кто ѣздилъ этими проселками, тотъ знаетъ, что содержаніе этой дороги въ центральной Россіи находится еще въ первобытномъ состояніи: качества дороги зависятъ отъ мѣстности и грунта, гдѣ пролегаетъ дорога. Идетъ дорога высокимъ мѣстомъ по твердому грунту—она проѣздна; опускается она въ лощину или идетъ глинистымъ косогоромъ—она тоже остается проѣздной, потому что фактически служитъ для движенія—по ней ѣздятъ; но что это за проѣздъ, знаетъ хорошо всякій, кто ломалъ на ней экипажи, засѣкалъ лошадей или сидѣлъ весной по 2 часа въ грязи, пока, наконецъ, усиліями цѣлой артели вязнущихъ по поясъ въ грязи мужиковъ выводился съ дороги на сухое мѣсто. . . бывали же случаи, гдѣ отдѣльныя крестьянскія повозки ночевали въ такой грязи, калѣчили лошадей, ломали повозки и хозяева сильно платились своимъ здоровьемъ» (Калужская, 158). О подобномъ же состояніи дорогъ сообщаютъ, однако, не изъ однѣхъ центральныхъ губерній: таковы проселочные пути и на крайнемъ сѣверѣ — въ Архангельской губерніи и на югѣ — въ Астраханской и Бессарабской губерніяхъ и на востокѣ и даже на западѣ, гдѣ, какъ, напримѣръ, въ Россіенскомъ уѣздѣ Ковенской губерніи, проселочныя дороги остаются непроѣздными почти 9 мѣсяцевъ въ году (Ковенская, 139). «Деревня наша тонетъ въ грязи, разлучается отъ общенія съ человѣчествомъ въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ, такъ какъ нѣтъ дорогъ, по которымъ можно бы благополучно проѣхать до сосѣдняго селенія» (Московская, 658). Такія и подобныя имъ выраженія встрѣчаются въ Трудахъ почти всѣхъ Комитетовъ, касавшихся дорожныхъ вопросовъ. Даже въ трехъ Прибалтійскихъ губерніяхъ, славящихся своими дорогами, проселочные пути, по свѣдѣніямъ мѣстныхъ Комитетовъ, оказы-

Особенная непроѣздность лѣсныхъ дорогъ 9).

ваются плохими. Особенно непроѣздными являются дороги, пролегающія по лѣснымъ дачамъ, въ томъ числѣ и казеннымъ, въ сѣверныхъ и сѣверо-восточныхъ губерніяхъ. Затѣмъ въ нѣкоторыхъ, преимущественно западныхъ, губерніяхъ наиболѣе плохими проселочными путями оказываются участки дорогъ въ предѣлахъ мѣстечекъ и селеній.

Крайне дурное состояніе участковъ дорогъ въ предѣлахъ мѣстечекъ и селеній 10).

Суженіе дорожной полосы отъ захватовъ и запахиванія 11).

Въ значительномъ числѣ Комитетовъ указывается, далѣе, на недостаточную, далеко не соотвѣтствующую законной *), ширину грунтовыхъ дорогъ, въ особенности проселочныхъ. Происходитъ это вслѣдствіе захватовъ и запахиванія дорогъ сосѣдними владѣльцами. По свѣдѣніямъ, приведеннымъ, напримѣръ, въ Трудахъ Каневскаго Комитета Кіевской губерніи, нѣкоторыя большія дороги сужены здѣсь съ 30-саженной до 2-саженной ширины, и общая площадь захваченной отъ дорогъ земли составляетъ около 18.000 десятинъ, при чемъ до 12.000 десятинъ захвачено крупными владѣльцами (Кіевская, 502). Еще болѣе, конечно, велики захваты дорожной полосы со стороны крестьянъ, какъ объ этомъ можно судить по длинному ряду указаній Комитетовъ на суженіе дорогъ, преимущественно проселочныхъ, до 1 сажени и даже менѣе, такъ что иногда нельзя разъѣхаться двумъ подводамъ. Между тѣмъ, такая узкая дорога легко размывается водой, постепенно углубляется и обращается въ канаву, т. е. становится непроѣздною.

Плохое состояніе мостовъ, гатей и др. дорожныхъ сооруженій 12).

Во многихъ Комитетахъ отмѣчено было, затѣмъ, неудовлетворительное состояніе мостовъ, гатей и другихъ дорожныхъ сооруженій. «Гдѣ по условіямъ почвы необходимы канавы для стока водъ, мосты и т. п. сооруженія, тамъ очень часто, въ особенности осенью, проѣхать нѣтъ возможности,—говорится въ одномъ докладѣ по Подольской губерніи.—Проѣзды по мостамъ ночью сопряжены съ рискомъ сломать экипажъ и ноги лошадямъ; нерѣдко же, вмѣсто моста, лежатъ нѣсколько бревенъ, которыя нужно объѣзжать, чтобы не провалиться въ оврагъ или ручей. Во многихъ мѣстахъ мостовъ совсѣмъ нѣтъ, и рѣку приходится переѣзжать въ бродъ» (Подольская, 680). Въ Тверской губерніи, какъ сообщается въ Трудахъ Корчевскаго Комитета, даже сложилась поговорка, что земскіе мосты существуютъ для того, чтобы ихъ объѣзжать (Тверская, 339). Въ другихъ губерніяхъ, напримѣръ, въ Полтавской и Херсонской, отмѣчаютъ непроѣздность въ ненастье гатей, въ Рязанской—неограждённость овраговъ и т. д.

---

*) Законной шириной дорогъ по Уставу Путей Сообщенія, ст.ст. 523—532, кромѣ скотопрогонныхъ трактовъ, считаются: 60 саж. для дорогъ государственныхъ, 30 и не менѣе 10 саж. - для губернскихъ и уѣздныхъ трактовъ и 3 сажени — для проселочныхъ дорогъ, а въ лѣсныхъ мѣстностяхъ—5 саж. *Примѣч. составителя.*

Недостаточность и плохое состояніе существующихъ подъѣздныхъ путей къ желѣзнымъ дорогамъ, судоходнымъ рѣкамъ и крупнымъ торгово-промышленнымъ центрамъ 13).

Указавъ на непроѣздность большинства нашихъ грунтовыхъ дорогъ, а частью и на недостаточность таковыхъ, значительное число Комитетовъ съ особымъ вниманіемъ останавливается на томъ обстоятельствѣ, что эти, плохо оборудованныя, дороги служатъ не только для мѣстныхъ сношеній, но вмѣстѣ съ тѣмъ являются подъѣздными путями къ главнымъ сообщеніямъ страны — желѣзнымъ дорогамъ и судоходнымъ рѣкамъ, а также къ мѣстнымъ крупнымъ торговымъ и промышленнымъ центрамъ. «Сѣть желѣзныхъ дорогъ,— говорится въ одномъ докладѣ по Херсонской губерніи,—насколько бы обширна она ни была и какихъ бы затратъ изъ средствъ государственнаго казначейства на сооруженіе ихъ ни требовала, не можетъ все-таки вполнѣ соотвѣтствовать своему прямому назначенію, т. е. удовлетворять быстрому и правильному передвиженію грузовъ до тѣхъ поръ, пока подъѣздныя дороги къ этой сѣти не будутъ находиться въ удобномъ для проѣзда состояніи». Это новое, явившееся лишь послѣ проведенія рельсовыхъ путей, значеніе обыкновенныхъ дорогъ представляется крайне важнымъ какъ для экономическаго состоянія государства вообще, такъ и рельсовыхъ путей въ частности. Облегчая сношеніе между близкими пунктами населенія, обыкновенныя дороги увеличиваютъ способность края къ промышленной дѣятельности, и нерѣдко проложеніе ихъ возбуждаетъ новыя отрасли промышленности. Дѣлая возможною правильную подвозку грузовъ къ рельсовымъ путямъ, обыкновенныя дороги увеличиваютъ производительность этихъ путей, доставляютъ имъ значительную и равномѣрную работу, а вмѣстѣ съ тѣмъ и доходность. Съ проведеніемъ рельсовыхъ путей движеніе по обыкновеннымъ дорогамъ, за рѣдкими исключеніями, усиливается; соотвѣтственно этому, обыкновенныя дороги слѣдуетъ строить теперь лучше и прочнѣе и содержать старательнѣе и исправнѣе, чѣмъ прежде (Херсонская, 42, 43). Еще опредѣленнѣе выясняется современное значеніе гужевыхъ дорогъ, служащихъ подъѣздами къ рельсовымъ путямъ, въ докладѣ одного изъ землевладѣльцевъ Чембарскаго уѣзда Пензенской губерніи, при чемъ авторъ доклада приходитъ къ заключенію, что огромное вліяніе желѣзныхъ дорогъ на улучшеніе благосостоянія населенія достигается лишь въ предѣлахъ извѣстнаго разстоянія отъ станцій, зависящаго отъ мѣстныхъ условій и обычнаго состоянія подъѣздныхъ дорогъ—въ Чембарскомъ уѣздѣ, напримѣръ, не далѣе 20 — 25 верстъ. Въ отношеніи же другихъ, находящихся далѣе означеннаго предѣла, мѣстностей, тѣ же желѣзныя дороги приводятъ къ обратнымъ, отрицательнымъ послѣдствіямъ, искусственною, непреоборимою силою привлекая къ себѣ населеніе этихъ дальнихъ мѣстностей, въ конечномъ результатѣ теряющее, однако, при этомъ на дальнемъ и доро-

гомъ подвозѣ продуктовъ къ станціямъ даже ту прибыль, какую можно было бы извлечь отъ сбыта ихъ на мѣстныхъ рынкахъ (Пензенская, 168).

При такомъ значеніи подъѣздныхъ дорогъ, особенно неблагопріятнымъ для сельской Россіи оказывается то обстоятельство, что подъѣздными путями къ желѣзнодорожнымъ станціямъ являются, въ большинствѣ случаевъ, не старыя трактовыя дороги,—худо или хорошо—все же приведенныя болѣе или менѣе въ порядокъ, но узкіе, неустроенные проселки, а нерѣдко и простыя полевыя дорожки или даже межи. «Развитіе сѣти желѣзныхъ дорогъ,—замѣчаетъ Бобровскій Уѣздный Комитетъ Воронежской губерніи,—пересоздало карту Россіи и измѣнило направленіе грузового движенія по грунтовымъ дорогамъ, вызвавъ потребность въ массѣ короткихъ грунтовыхъ путей для подъѣзда къ станціямъ желѣзныхъ дорогъ отъ городовъ и крупныхъ сельскихъ центровъ» (Воронежская, 59). На потерю прежняго значенія старыми торговыми трактами и на неудовлетворительность новыхъ подъѣздовъ къ станціямъ указываютъ и многіе другіе Комитеты. Такъ, напримѣръ, въ Трудахъ Симбирскаго Губернскаго Комитета сказано слѣдующее: «Непроѣздность нашихъ дорогъ даетъ себя особенно чувствовать при проведеніи новыхъ желѣзнодорожныхъ линій. Инженеры ведутъ направленіе новыхъ дорогъ, нисколько не сообразуясь съ мѣстными установившимися путями сообщенія; даже желѣзнодорожныя станціи располагаются по новой линіи, совершенно не сообразуясь—можно ли подъѣхать къ станціи, или нѣтъ... Благодаря этому нерѣдко случается, что мѣстность, раньше сравнительно сносно обслуженная дорогами, становится безпроѣздною, такъ какъ всѣ прежнія дороги утрачиваютъ свое значеніе, всѣ сдѣланныя затраты пропадаютъ и приходится прокладывать новые пути» (Симбирская, 94, 95). «Оставлять сельское населеніе съ такими путями по направленію къ желѣзнымъ дорогамъ — значитъ признать, что удобства желѣзныхъ дорогъ предназначены лишь для обслуживанія обрабатывающей промышленности и торговли, находящихся въ городахъ, но не для сельскаго хозяйства, вынужденнаго доставлять свои произведенія по непроѣзднымъ путямъ, — заключаетъ одинъ изъ докладовъ по Новгородской губерніи (Новгородская, 227). Потребность въ серьезномъ улучшеніи признается многими Комитетами и за дорогами, ведущими къ вновь развившимся торговымъ и промышленнымъ центрамъ.

Плохое состояніе зимнихъ дорогъ [14].

Наконецъ, въ Трудахъ Комитетовъ нѣкоторыхъ губерній отмѣчается неудовлетворительное состояніе зимнихъ дорогъ, почти не расчищаемыхъ и потому узкихъ, ухабистыхъ и бугристыхъ, притомъ не оборудованныхъ вѣхами. Къ пожеланіямъ о приведеніи зимнихъ

дорогъ въ порядокъ, посредствомъ проложенія двухъ рядомъ идущихъ волоковъ, расчистки ихъ треугольниками и установки вѣхами Архангельскій Губернскій Комитетъ присоединяетъ указаніе на необходимость устройства вдоль зимнихъ оленьихъ дорогъ края избъ для согрѣванія проѣзжающихъ (Архангельская, 53—54). Особенно важнымъ, по мнѣнію Глуховскаго Комитета Черниговской губерніи, является проложеніе хорошаго саннаго пути по замощеннымъ участкамъ дорогъ или параллельно имъ, такъ какъ именно на этихъ участкахъ снѣгъ слабо задерживается, вслѣдствіе чего эти, лучшія въ распутицу, дороги становятся, обледенѣвъ, худшими и нерѣдко даже гибельными для животныхъ (Черниговская, 131). Въ противоположность приведеннымъ отзывамъ, въ одномъ изъ докладовъ по Мологскому Комитету Ярославской губерніи сообщается о превосходномъ состояніи мѣстныхъ зимнихъ дорогъ (Ярославская, 126).

Отчужденность деревни, вслѣдствіе непроѣздности дорогъ, въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ въ году [15]).

Переходя къ характеристикѣ многочисленныхъ вредныхъ послѣдствій, которыя испытываетъ сельское хозяйство отъ дурного состоянія мѣстныхъ дорогъ, прежде всего, необходимо отмѣтить указанія цѣлаго ряда Комитетовъ на полное прекращеніе сношеній деревни съ окружающимъ міромъ въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ въ году. Помимо многихъ государственныхъ и культурныхъ неудобствъ, проистекающихъ отъ такого отчужденія сельскихъ мѣстностей, одна уже невозможность отправки продуктовъ на рынки въ теченіе круглаго года ложится тяжелымъ бременемъ на сельскохозяйственную промышленность. И чѣмъ болѣе продолжителенъ срокъ такого вынужденнаго отчужденія, тѣмъ это бремя значительнѣе. Въ этомъ отношеніи различныя мѣстности Россіи находятся не въ равныхъ условіяхъ, что—прямо или косвенно — отражается на способности отдѣльныхъ сельскохозяйственныхъ раіоновъ къ конкуренціи на міровомъ рынкѣ. По свѣдѣніямъ мѣстныхъ Комитетовъ, непроѣздность гужевыхъ дорогъ и прекращеніе отправокъ продуктовъ наблюдаются на югѣ Россіи—въ Волынской и Харьковской губерніяхъ—отъ 2 до 3 мѣсяцевъ въ году, въ центрѣ—Курской и Тульской губерніяхъ—до 4 мѣсяцевъ, въ Пензенской и Рязанской—отъ 4 до 5 мѣсяцевъ, и повышаются на востокѣ и сѣверѣ Россіи—въ Костромской губерніи до 6 мѣсяцевъ, въ Казанской до 7 мѣсяцевъ, а въ Уфимской (Бирскій уѣздъ), Пермской (Соликамскій и Чердынскій уѣзды), Олонецкой, Вологодской и Архангельской губерніяхъ—продолжаются едва ли не въ теченіе цѣлаго года, такъ что безъ водныхъ путей лѣтомъ и санныхъ дорогъ зимой многія мѣстности этого края были бы вовсе изолированы отъ остальнаго міра.

Порча при плохихъ дорогахъ экипажей и упряжного скота, ухудшеніе породъ лошадей и малая нагрузка подводъ [16]).

Но и въ тѣ мѣсяцы года, когда перевозка продуктовъ оказывается вообще возможной, дурное состояніе дорогъ приводитъ къ цѣлому ряду потерь для сельскихъ хозяевъ. Раньше всего, отъ плохихъ дорогъ страдаютъ и калѣчатся животныя и портятся экипажи. Слабая крестьянская лошадь, обращенная въ теченіе 2 или 3 дней на извозъ, — сообщаютъ, напримѣръ, изъ Вологодской губерніи,—при существующихъ здѣсь дорогахъ, настолько изнуряется даже при ничтожной клади въ 10 пудовъ, что два дня потомъ требуетъ поправки, чтобы стать годной для полевыхъ работъ (Вологодская, 136). Мало того, отъ постояннаго изнуренія на плохихъ дорогахъ ухудшаются даже извѣстныя породы лошадей, напримѣръ, вятская (Вятская, 343). Фактъ этотъ находитъ себѣ подтвержденіе въ Трудахъ Комитетовъ цѣлаго ряда губерній. Въ одномъ изъ докладовъ по Курской губерніи о немъ говорится слѣдующее: «Не имѣя возможности приспособить дороги до состоянія проѣзжаго во всякое время года, населеніе само приспособилось къ нимъ, доведя своихъ лошадей до величины чуть ли не теленка, а телѣгу до такой вмѣстимости, чтобы ее можно было вытащить изъ грязи собственными руками возчика вмѣстѣ съ грузомъ и лошадью. При такихъ условіяхъ ни объ арденахъ, ни о першеронахъ, ни о желѣзныхъ осяхъ, ни о пароконныхъ фургонахъ, поднимающихъ кладь до 100 пудовъ, думать не приходится. И дѣйствительно, перевозка грузовъ въ Суджанскомъ уѣздѣ производится лишь на одноконныхъ подводахъ, не поднимающихъ свыше 25 пудовъ, да и то по хорошему пути» (Курская, 635—636).

Переплаты и потери населенія при перевозкѣ грузовъ [17]).

Прямымъ послѣдствіемъ указанныхъ фактовъ являются крупныя переплаты на провозѣ грузовъ, составляющія въ своей совокупности огромную цифру потерь всего народнаго хозяйства. Подсчеты этихъ потерь для отдѣльныхъ раіоновъ приведены въ Трудахъ многихъ Комитетовъ. «На станцію Суджа, — говорится въ упомянутомъ уже докладѣ,—ежегодно подвозится до 2.700 вагоновъ хлѣба. Считая среднее разстояніе подвоза въ 20 верстъ и обычную стоимость подводы, съ грузомъ въ 25 пудовъ, за все разстояніе въ 1 рубль, стоимость всего подвоза выразится въ 81.000 рублей. Если бы этотъ же грузъ перевозился по шоссейной дорогѣ, то, при клади 40—50 пудовъ на подводу (что вполнѣ возможно), получилась бы экономія отъ 30.375 до 40.500 рублей, что составляетъ обычный процентъ почти съ 1.000.000 рублей; на милліонъ же возможно устроить 100 верстъ шоссейной дороги» (Курская, 636). По подробному подсчету, сдѣланному для Виленской губерніи, оказывается, что на 150 милліоновъ пудовъ мѣстныхъ грузовъ, перевозимыхъ въ среднемъ на разстояніе въ 14 верстъ, сумма затратъ на перевозку составляетъ 4.620.000 рублей,

при нагрузкѣ телѣги въ 20—25 пудовъ. Съ приведеніемъ дорогъ въ лучшее состояніе такъ, чтобы коэфиціентъ тренія понизился вдвое, а вмѣстѣ съ тѣмъ удвоилась бы и нагрузка телѣгъ, расходы сократились бы не менѣе, чѣмъ на 2 милліона рублей ежегодно, что составитъ 5% отъ 40 милліоновъ рублей, между тѣмъ какъ для приведенія въ указанное состояніе 6.000 верстъ грунтовыхъ дорогъ губерніи достаточно было бы затраты капитала всего въ 6 милліоновъ рублей, который, слѣдовательно, далъ бы дохода отъ 30 до 40% (Виленская, 56—60).

Насколько вообще высоки существующія платы за провозъ грузовъ, видно изъ указанія Клинскаго Комитета Московской губерніи, что доставка груза отъ станціи или города въ одно изъ селеній уѣзда стоитъ нерѣдко на пудъ дороже, чѣмъ доставка его изъ Америки въ Ригу или изъ Одессы въ Англію, такъ что преодолѣть болота, горы, гати и мосты на разстояніи въ 20 — 30 верстъ оказывается дороже, чѣмъ пересѣчь океаны и моря за тысячи верстъ (Московская, 370). Между тѣмъ, въ распутицу приходится класть на подводы еще менѣе груза, вслѣдствіе чего и безъ того высокая стоимость провоза значительно повышается, а иногда и удваивается. Но убытки сельскихъ хозяевъ не ограничиваются переплатами и потерями на одной доставкѣ грузовъ къ станціямъ, пристанямъ и непосредственнымъ мѣстамъ сбыта. Для точнаго учета потерь при передвиженіяхъ по плохимъ дорогамъ необходимо принять во вниманіе также поѣздки при возкѣ навоза, при перевозкѣ продуктовъ съ поля, при доставкѣ зерна на мельницу и т. д. (Владимірская, 165). Если же перевести на деньги непроизводительную работу лошади при всѣхъ этихъ поѣздкахъ, то дѣйствительныя потери населенія отъ плохихъ дорогъ выразятся въ многомилліонныхъ цифрахъ: для одной Смоленской губерніи, напримѣръ, сумма этихъ потерь исчисляется въ 15 милліоновъ (Смоленская, II, 235).

Зависимость отъ состоянія дорогъ сбыта продуктовъ и происходящіе отсюда убытки сельскаго населенія [18]).

Указывая на убытки и потери, происходящіе для населенія отъ дурного состоянія гужевыхъ дорогъ, многіе Комитеты отмѣчаютъ при этомъ, что съ особенною силою упомянутыя потери отражаются именно на сельскохозяйственной промышленности: во-1-хъ, потому, что каждый пудъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ дѣлаетъ по грунтовымъ дорогамъ большее число верстъ, чѣмъ фабрично-заводскіе товары; во-2-хъ, потому, что сельскохозяйственные продукты, какъ болѣе дешевые, труднѣе переносятъ дорогой фрахтъ, и, наконецъ, въ-3-хъ, потому, что скоропортящіеся продукты сельскаго хозяйства, въ частности, всѣ продукты садоводства и огородничества не выдерживаютъ вовсе плохого пути на разстояніи всего даже въ нѣсколько десятковъ верстъ. Въ виду перечислен-

ныхъ условій, сбытъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ суживается и вообще ограничивается; послѣдствіемъ же затрудненія, а иногда и полной невозможности доставки продуктовъ на широкіе рынки сбыта является пониженіе цѣнъ, весьма чувствительно отражающееся на невысокой и безъ того прибыли земледѣльца. Особенно крупное отрицательное значеніе получаетъ при этомъ то обстоятельство, что сельскохозяйственные продукты въ рѣдкихъ только случаяхъ могутъ поступить на рынокъ во-время, когда на нихъ является спросъ и стоятъ хорошія цѣны. Обычнымъ временемъ для сбыта продуктовъ сельскаго хозяйства служитъ осень: въ это время совершается большинство массовыхъ сдѣлокъ на хлѣбъ и другіе продукты, и происходитъ усиленная отправка грузовъ къ портамъ и крупнымъ торговымъ центрамъ. Между тѣмъ, осень въ деревнѣ—наиболѣе непроѣздное время: грунтовыя дороги размокаютъ, и проѣздъ по нимъ крайне затрудняется. «Осенью, когда идетъ самая большая подвозка хлѣба,—пишетъ авторъ одного изъ докладовъ по Воронежской губерніи,—длинные гужевые обозы тянутся по узкимъ грязнымъ дорогамъ, вязнутъ, останавливаются, опаздываютъ къ заранѣе заказанному вагону, опаздываютъ къ цѣнамъ на базарѣ, переплачиваются лишніе рубли, сотни рублей, и тѣмъ наносится огромный ущербъ всему населенію. Между тѣмъ на станціи торговля идетъ бойче; крестьянинъ, понимая это, несмотря на бездорожье, хотѣлъ бы поспѣшить туда, а ѣхать «некуда» — грязно, и тощая лошаденка гдѣ-нибудь загрузнетъ. Услужливый мѣстный торговецъ, имѣющій все въ запасѣ, предлагаетъ ему продать хлѣбъ съ извѣстной уступкой, обвѣшиваніемъ, заборомъ товара въ лавкѣ, крестьянинъ ссыпаетъ, часто теряя на этомъ около половины своего хлѣба и денегъ. Не менѣе стѣснены въ этомъ отношеніи и землевладѣльцы» (Воронежская, 114).

Плохое состояніе подъѣздныхъ путей вліяетъ также и на скопленіе грузовъ къ желѣзнымъ дорогамъ въ началѣ осени, послѣдствіемъ чего бываютъ залежи, причиняющія громадные убытки производителямъ. «При отсутствіи правильно обустроенныхъ дорогъ, земледѣлецъ долженъ пользоваться возможностью подвоза хлѣба, сообразуясь съ погодой. Отъ этого происходитъ то, что во время дождей подвоза нѣтъ, вагоны стоятъ пустые въ ожиданіи груза, а при первой возможности проѣзда каждый спѣшитъ воспользоваться хорошимъ путемъ и старается везти хлѣбъ на рынокъ или къ станціямъ. Отсюда сильныя колебанія цѣнъ на рынкахъ, а на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ начинаются залежи, въ виду отсутствія возможности быстро перевезти нахлынувшій массою хлѣбъ,— а подчасъ и порча хлѣба, и уже во всякомъ случаѣ паденіе цѣнъ на хлѣбъ въ мѣстахъ производства». . . (Саратовская, 199).

Какъ велики колебанія цѣнъ, зависящія отъ затруднительности перевозокъ, можно судить по слѣдующимъ примѣрамъ: въ Костромской губерніи въ одной мѣстности сѣно продается по 20 копеекъ за пудъ, въ другой, почти сосѣдней — 40—50 копеекъ, и это потому, что изъ одной мѣстности въ другую нѣтъ проѣзда (Костромская, 88); въ Ярославской губерніи, въ Мологскомъ уѣздѣ, цѣны на хлѣбъ во время распутицы стояли въ селахъ на 10 — 15 коп. ниже, чѣмъ на сосѣдней желѣзнодорожной станціи, отстоящей всего на 4 версты (Ярославская, 11), и др. При невозможности доставки грузовъ во время распутицы, самый продуктъ иногда совершенно обезцѣнивается и бросается, напримѣръ, рыбные грузы въ Астраханской губерніи (Астраханская, 87). Наконецъ, при полномъ отсутствіи путей сообщенія, наблюдаемомъ на нашемъ сѣверѣ и сѣверо-востокѣ, продукты хозяйства остаются вовсе безъ сбыта и лежатъ по нѣсколько лѣтъ у населенія, составляя мертвый капиталъ; вмѣстѣ съ тѣмъ въ этихъ мѣстностяхъ ощущается крайній недостатокъ въ наличныхъ деньгахъ, вслѣдствіе чего уплата налоговъ становится весьма тягостною повинностью (Пермская, 468).

Неся убытки отъ дурныхъ дорогъ на сбытѣ своихъ продуктовъ, производители ихъ, крупные и мелкіе, одновременно теряютъ также при пріобрѣтеніи необходимыхъ имъ машинъ, орудій, товаровъ и продуктовъ,—на провозѣ этихъ предметовъ по тѣмъ же плохимъ путямъ отъ желѣзнодорожныхъ станцій до землевладѣльческихъ экономій и крестьянскихъ селеній. Особенно велики и тягостны бываютъ эти потери при закупкѣ въ годы неурожаевъ, по страшно повышеннымъ цѣнамъ, продовольственныхъ продуктовъ жителями непроѣздныхъ сѣверныхъ окраинъ, на что сдѣланы указанія въ Трудахъ Комитетовъ почти всѣхъ сѣверныхъ губерній.

Сокращеніе подсобныхъ сельскому хозяйству заработковъ: отъ извоза, лѣсныхъ промысловъ, горныхъ, промышленныхъ и др. 19).

Наконецъ, вслѣдствіе плохого состоянія дорогъ, населеніе лишается многихъ подсобныхъ сельскому хозяйству заработковъ, и съ наступленіемъ весны и осени волей-неволей принуждается сидѣть у себя дома, сложа руки. Однимъ изъ самыхъ распространенныхъ видовъ подсобныхъ для сельскаго населенія заработковъ служитъ извозный промыселъ, но на размѣрахъ его состояніе дорогъ и отзывается наиболѣе непосредственно. «Населеніе—говорится, напримѣръ, въ одномъ изъ докладовъ по Черноярскому Комитету Астраханской губерніи,—занимается перевозкою въ холодное время грузовъ изъ города Астрахани въ городъ Царицынъ,—преимущественно рыбы— и обратно,—всякаго рода товаровъ, но занятіе это не всегда даетъ заработокъ, такъ какъ въ мокрое осеннее и весеннее время дороги становятся непроѣздными, и извозчикъ является вынужденнымъ выжидать значительное время заморозковъ, при чемъ на стоянкахъ проѣдаетъ все, что получаетъ, а иногда проживаетъ и самыхъ жи-

вотныхъ, чему способствуетъ еще произвольное поднятіе цѣнъ на предметы продовольствія» . . . (Астраханская, 316). Въ Трудахъ Комитетовъ сѣверныхъ губерній отмѣчается крайняя затруднительность при мѣстномъ бездорожьѣ эксплоатаціи лѣсныхъ богатствъ; изъ горнозаводскихъ уѣздовъ Олонецкой, Оренбургской и Пермской губерній—сокращеніе горныхъ заработковъ. Изъ многихъ губерній сообщается, наконецъ, рядъ фактовъ о закрытіи или временномъ прекращеніи дѣйствій тѣхъ или иныхъ существующихъ уже промышленныхъ предпріятій (паровыхъ мельницъ, шерстомоекъ и т. п.) въ мѣстностяхъ, лишенныхъ регулярнаго пользованія сколько-нибудь благоустроенными путями сообщенія (Курская, 635; Пензенская, 169), а также о значительныхъ препятствіяхъ къ возникновенію при такихъ обстоятельствахъ новыхъ промышленныхъ заведеній и заводовъ, хотя бы природныя условія вполнѣ тому благопріятствовали (Бессарабская, 158; Виленская, 61, 105; Московская, 70, 310, 483; Смоленская, II, 177 и др.). Вообще,—заключаетъ авторъ одного доклада по Виленской губерніи,—пока наши дороги останутся въ нынѣшнемъ состояніи, т. е. приблизительно въ 4 раза хуже нѣмецкихъ и французскихъ, иначе говоря, пока мы будемъ терять на перемѣщеніи грузовъ въ 4 раза больше силы или времени и, слѣдовательно, средствъ, чѣмъ на Западѣ, до тѣхъ поръ наша фабрично-заводская и сельскохозяйственная промышленности будутъ находиться въ разныхъ условіяхъ конкуренціи противъ западныхъ нашихъ сосѣдей (Виленская, 65).

На основаніи изложеннаго большинство Комитетовъ признало, что отсутствіе удовлетворительныхъ путей сообщенія является одной изъ самыхъ главныхъ нуждъ сельскаго населенія, и что до тѣхъ поръ, пока дороги не будутъ приведены въ благоустроенный видъ, никакія мѣры, принятыя къ поднятію и развитію сельскохозяйственной промышленности, какъ бы онѣ ни были раціональны и дѣйствительны сами по себѣ, не могутъ вполнѣ достигнуть своей цѣли и оказать всего ожидаемаго отъ нихъ благотворнаго вліянія.

Переходя, далѣе, къ обсужденію вопросовъ о томъ, въ чемъ должно состоять усовершенствованіе мѣстныхъ дорогъ, Комитеты многихъ губерній высказываютъ рядъ соображеній о преимуществахъ различныхъ типовъ дорогъ въ зависимости отъ тѣхъ или иныхъ мѣстныхъ условій и значенія самой дороги.

Значеніе рельсовыхъ подъѣздныхъ путей для сельскаго хозяйства и преимущества ихъ предъ шоссейными [20]).

Оставляя въ сторонѣ сужденія, касающіяся значенія для сельскаго хозяйства желѣзныхъ дорогъ какъ общаго, такъ и различныхъ облегченныхъ типовъ,—въ виду выдѣленія всего матеріала о желѣзныхъ дорогахъ въ особый сводъ,—нельзя, однако, не остановиться въ настоящемъ мѣстѣ, для связи съ послѣдующимъ изло-

женіемъ, на соображеніяхъ, заключающихся въ Трудахъ нѣкоторыхъ Комитетовъ о сравнительныхъ преимуществахъ подъѣздныхъ желѣзныхъ дорогъ передъ шоссейными. Таковыми преимуществами признаются (Бессарабская, 369; Пензенская, 172; Смоленская, II, 63):

1) возможность болѣе удобной и дешевой доставки грузовъ къ желѣзнодорожнымъ магистралямъ по рельсовому пути, чѣмъ по шоссейному;

2) небольшая разница въ суммѣ затратъ на рельсовые пути упрощеннаго типа по сравненію съ сооруженіемъ шоссейныхъ дорогъ,—въ особенности въ мѣстностяхъ съ черноземной почвой, обиліемъ рѣкъ, лощинъ и недостаткомъ камня;

3) особая выгодность рельсовыхъ путей при рѣдкости существующей уже желѣзнодорожной сѣти, дальности подвоза къ ней сельскохозяйственныхъ грузовъ, при большомъ количествѣ этихъ грузовъ и при дороговизнѣ гужевого извоза, вслѣдствіе высокой стоимости содержанія упряжныхъ животныхъ, въ зависимости, напримѣръ, отъ недостатка луговъ;

4) несоотвѣтствіе шоссейныхъ дорогъ съ бытовыми условіями массы крестьянскаго населенія, не имѣющаго ни подкованныхъ лошадей, ни обшитыхъ желѣзными шинами телѣгъ,

и 5) потеря шоссейными дорогами всѣхъ удобствъ усовершенствованнаго пути по зимамъ, въ виду невозможности расчистки ихъ отъ снѣга, и особая опасность обледенѣлыхъ мостовыхъ для лошадей.

Въ виду указанныхъ преимуществъ рельсовыхъ подъѣздныхъ путей передъ шоссейными, во многихъ Комитетахъ были выражены пожеланія о сооруженіи, съ цѣлью подъема сельскаго хозяйства, исключительно желѣзныхъ подъѣздныхъ дорогъ; другіе же Комитеты высказались условно и за проведеніе шоссейныхъ дорогъ, если бы сооруженіе рельсовыхъ путей оказалось почему-либо невозможнымъ.

Крупное значеніе шоссейныхъ дорогъ, крайняя недостаточность ихъ въ Россіи и необходимость принятія мѣръ къ сооруженію ихъ въ широкихъ размѣрахъ 21).

Въ противоположность приведеннымъ сужденіямъ, въ Трудахъ значительнаго числа Комитетовъ находятся указанія на крупное значеніе для страны шоссейныхъ дорогъ, крайнюю недостаточность нынѣшняго ихъ протяженія и настоятельную необходимость принятія мѣръ къ широкому оборудованію Россіи дорогами съ каменной одеждой, а въ особенности къ замощенію подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ, большимъ пристанямъ и крупнымъ торгово-промышленнымъ центрамъ.

Преимущества шоссейныхъ дорогъ предъ рельсовыми путями 22).

При этомъ высказано нѣсколько мнѣній о предпочтительности даже проведенія шоссейныхъ дорогъ передъ проложеніемъ множества короткихъ желѣзнодорожныхъ линій какъ съ цѣлью поддержанія извознаго промысла, такъ и въ виду большей, вообще, до-

ступности шоссейныхъ дорогъ для населенія, а также о желательности созданія конкурирующихъ путей желѣзнымъ дорогамъ. Большинство Комитетовъ ограничилось, впрочемъ, указаніемъ преимуществъ шоссейныхъ дорогъ передъ грунтовыми, признавая какъ бы вовсе неосуществимой самую мысль о широкомъ удовлетвореніи мѣстныхъ потребностей въ улучшенныхъ сообщеніяхъ, посредствомъ устройства желѣзныхъ путей.

Преимущества шоссейныхъ дорогъ передъ грунтовыми 23).

«Грунтовая дорога, какъ бы она ни была хорошо содержима, не можетъ вліять на развитіе торговаго обмѣна въ данной мѣстности,—говорится въ одномъ изъ докладовъ по Смоленской губерніи: при грунтовыхъ дорогахъ повозка не можетъ увеличиваться въ своей грузоподъемности выше 30 пудовъ. Иное дѣло шоссированный путь: повозка сразу увеличиваетъ свою грузоподъемность съ 30 пудовъ до 60, и стоимость перевозки сразу уменьшается по крайней мѣрѣ на 40%. Можно цифрами и фактами доказать могучее вліяніе шоссированныхъ путей на увеличеніе торговаго обмѣна и на развитіе производительныхъ силъ мѣстности. Только ненарушимое спокойствіе застоя нашей жизни, только благодушная лѣнь нашей мысли могутъ мириться съ почти совершеннымъ отсутствіемъ шоссированныхъ путей» (Смоленская II, 44—45). «Современныя грунтовыя дороги рядомъ съ желѣзными дорогами, телефонами и телеграфами—анахронизмъ, отражающійся на развитіи мѣстной жизни,—заявляетъ Клинскій Комитетъ Московской губерніи. Устройство шоссейныхъ дорогъ внутри уѣзда должно бы итти попутно съ образованіемъ сѣти желѣзныхъ дорогъ (мѣра запоздавшая, вполнѣ сознанная и никѣмъ не оспариваемая). Государственный заемъ для этой цѣли, хотя бы путемъ временнаго обложенія земель и заинтересованныхъ промышленныхъ предпріятій, переданный, затѣмъ, для исполненія земскимъ учрежденіямъ, принесетъ неисчислимыя выгоды, съ избытками покрывающія возможный налогъ сокращеніемъ разстояній, увеличеніемъ товарообмѣна, уменьшеніемъ расхода по перевозкѣ грузовъ, увеличеніемъ цѣнности земель и предпріятій» (Московская, 370).

Необходимость разработки общаго плана шоссейныхъ и рельсовыхъ сообщеній 24).

По приведеннымъ и аналогичнымъ съ ними соображеніямъ, выражая пожеланія объ устройствѣ широкой сѣти шоссейныхъ дорогъ, равномѣрно раскинутой по всей Россіи, нѣкоторые Комитеты, въ виду государственной важности этого дѣла, указываютъ на необходимость предварительной выработки общаго плана дорожной сѣти, въ которомъ приняты были бы во вниманіе интересы общегосударственные и мѣстные, и къ составленію котораго, кромѣ правительственныхъ и земскихъ учрежденій, были бы привлечены также ученыя силы. Въ частности признается при этомъ желательнымъ соображеніе проектируемой сѣти мощеныхъ дорогъ

съ возможнымъ, хотя бы въ будущемъ, развитіемъ рельсовыхъ путей.

Предпочтительность покрытія камнемъ отдѣльныхъ дорожныхъ участковъ въ виду дороговизны сплошного замощенія [25].

На ряду съ такими широкими планами другіе Комитеты выражаютъ въ своихъ сужденіяхъ по настоящему вопросу скромныя пожеланія о замощеніи лишь болѣе трудныхъ участковъ грунтовыхъ дорогъ, въ виду дороговизны устройства сплошныхъ шоссе. По мнѣнію, напримѣръ, нѣсколькихъ Комитетовъ Симбирской губ., вопросъ о бездорожьѣ сводится въ нашемъ климатѣ къ установленію проѣздныхъ дорогъ, такъ какъ устройство шоссированныхъ еще долго будетъ для Россіи дѣломъ роскоши. «Въ странѣ, гдѣ почти $^1/_2$ года передвиженіе совершается на саняхъ, и гдѣ непроѣздными дороги становятся лишь весною и осенью, въ теченіе не болѣе 2 мѣсяцевъ, шоссированіе всего полотна врядъ ли требуется. Земство разрѣшаетъ эту задачу такъ, что строитъ хорошіе мосты и покрываетъ камнемъ гати на топкихъ низкихъ мѣстахъ. Въ этомъ направленіи дѣло подвигается» (Симбирская, 94). Къ группѣ мнѣній послѣдняго рода слѣдуетъ отнести также пожеланія о замощеніи базарныхъ площадей и улицъ торговыхъ мѣстечекъ и участковъ большихъ дорогъ въ селеніяхъ.

Техническая сторона шоссейнаго дѣла [26].

Затѣмъ, встрѣчаются немногія указанія на необходимость выработки упрощеннаго типа шоссейныхъ сооруженій, на преимущества въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ замащиванія дорогъ передъ ихъ шоссированіемъ, желательность употребленія при покрытіи дорогъ одеждой камня твердыхъ породъ (въ видахъ избѣжанія частаго ремонта) и другія подробности чисто технической стороны шоссейнаго дѣла.

Невозможность широкаго сооруженія шоссейныхъ дорогъ въ виду ихъ дороговизны и потребность вслѣдствіе сего въ улучшеніи дорогъ грунтовыхъ [27].

Наконецъ, многими Комитетами была признана невозможность вообще сколько-нибудь широкой постановки у насъ устройства шоссейныхъ дорогъ, въ виду чрезмѣрной ихъ дороговизны, и вытекающая отсюда необходимость улучшенія обыкновенныхъ грунтовыхъ дорогъ, еще долгое время предназначенныхъ служить основными путями сообщенія русской деревни. «При нашей бѣдности, большихъ сравнительно разстояніяхъ между населенными пунктами мощеныя камнемъ дороги намъ не по карману,—говорится въ Трудахъ Валковскаго Комитета Харьковской губерніи.—Если земство изберетъ этотъ способъ улучшенія мѣстныхъ дорогъ, то мы рискуемъ остаться на долгое время въ этомъ отношеніи не при чемъ, и, такимъ образомъ, подтвердится лишній разъ справедливость поговорки, что лучшее—врагъ хорошаго. Было бы практичнѣе поискать иныхъ, болѣе дешевыхъ и ускоренныхъ, способовъ улучшенія нашихъ грунтовыхъ дорогъ» (Харьковская, 196). Та же мысль высказывается въ Трудахъ цѣлаго ряда Комитетовъ, при чемъ приводятся цифровыя данныя, доказывающія непосильность какъ для

отдѣльныхъ губерній, такъ и для всей страны сооруженія шоссейныхъ дорогъ въ большихъ размѣрахъ. Въ одномъ изъ докладовъ по Вологодской губерніи сдѣланъ, напримѣръ, расчетъ, во что обошлось бы Россіи увеличеніе сѣти шоссейныхъ дорогъ до той густоты, которая существуетъ нынѣ во Франціи *), при чемъ указывается, что съ упомянутою цѣлью пришлось бы довести у насъ общее протяженіе шоссе до 960.000 верстъ, на что потребовалась бы затрата, при стоимости версты въ 11.000 рублей, 10½ милліардовъ рублей, да ежегодный ремонтъ обходился бы въ ½ милліарда (Вологодская, 156).

Желательность выработки улучшенныхъ типовъ грунтовыхъ дорогъ и главнѣйшія техническія къ нимъ требованія 28).

Вслѣдствіе очевидной невозможности производства подобныхъ огромныхъ затратъ, а также въ виду другихъ соображеній, уже приводившихся ранѣе, главнѣйше — продолжительности у насъ періода покрытія дорогъ снѣгомъ и непригодности мощеныхъ путей для ѣзды на волахъ и не подкованныхъ лошадяхъ, одни Комитеты выражаютъ пожеланія о выработкѣ упрощенныхъ типовъ хорошихъ грунтовыхъ дорогъ спеціалистами-техниками, другіе же находятъ возможнымъ непосредственно указать на тѣ или иные способы укрѣпленія полотна дорогъ, приданія имъ сухости и сообщенія гладкости поверхности. Съ указанною цѣлью рекомендуются, напримѣръ, устройство глинобитныхъ мостовыхъ и поливка дорогъ нефтью (Харьковская, 196 — 198), посыпка пескомъ и гравіемъ, укрѣпленіе полотна фашинникомъ, мелкимъ щебнемъ и возвышеніе его въ серединѣ пути для облегченія стока воды; проведеніе по сторонамъ дороги водоотводныхъ канавъ, устраненіе чрезмѣрно крутыхъ подъемовъ и другія техническія мѣры, выборъ которыхъ долженъ быть предоставленъ, по мнѣнію многихъ Комитетовъ, отдѣльнымъ земскимъ собраніямъ, вмѣстѣ съ правомъ изданія соотвѣтствующихъ обязательныхъ постановленій.

Желательность обсадки дорогъ деревьями 29).

Въ числѣ упомянутыхъ техническихъ вопросовъ нѣкоторые Комитеты обратили также вниманіе на желательность обсадки дорогъ деревьями съ цѣлью точнаго обозначенія границъ дороги, замѣны зимнихъ вѣхъ, огражденія пути отъ снѣжныхъ метелей и степныхъ заносовъ, а также въ видахъ хозяйственной эксплоатаціи этихъ деревьевъ по мѣрѣ ихъ роста. Въ частности, сдѣланы были при этомъ указанія на предпочтительность обсадки дорогъ фруктовыми деревьями, для чего предлагалось даже выдавать крестьянамъ денежныя награды. Впрочемъ, сами крестьяне отнеслись

*) Авторъ доклада исходилъ въ своихъ исчисленіяхъ изъ невѣрныхъ данныхъ: въ дѣйствительности, протяженіе во Франціи дорогъ, покрытыхъ каменною одеждою, превосходитъ таковое же въ Россіи, по отношенію къ пространству территоріи, не въ 60, а въ 184 раза, и по отношенію къ населенію—не въ 30, а въ 52 раза.

Примѣч. составителя.

къ этимъ пожеланіямъ скорѣе отрицательно, отмѣтивъ частую гибель посадокъ, а также вредное вліяніе деревьевъ на распространеніе сырости, затѣненіе полей и привлеченіе птицъ, поѣдающихъ посѣвы.

Высказаны были также мнѣнія о желательности открытія дѣйствительно «свободнаго» проѣзда по дорогамъ общаго пользованія и о необходимости съ этою цѣлью воспрещенія возводить на дорогахъ преграды въ видѣ воротъ, наблюдаемыя въ настоящее время на всѣхъ проселочныхъ дорогахъ, а также и на большихъ трактахъ при прохожденіи ихъ черезъ деревни.

Желательность воспрещенія загражденія дорогъ воротами 30).

Заключенія Комитетовъ.

На основаніи вышеизложенныхъ сужденій Комитеты пришли къ нижеслѣдующимъ заключеніямъ.

I. По вопросу о значеніи мѣстныхъ путей сообщенія для развитія сельскохозяйственной промышленности и о степени настоятельности различныхъ мѣръ къ ихъ улучшенію.

1. Въ ряду условій, вліяющихъ на развитіе сельскохозяйственной промышленности, мѣстныя дороги имѣютъ лишь второстепенное значеніе.

Курская губ.: 1) Бѣлгородскій (73).
Пензенская губ.: 2) Губернскій (12).
Самарская губ.: 3) Ставропольскій (606).
Симбирская губ.: 4) Симбирскій У. (493).
Смоленская губ.: 5) Смоленскій У. (30).
Тамбовская губ.: 6) Козловскій (280).
Тульская губ.: 7) Епифанскій (222).
Ярославская губ.: 8) Мологскій (103).

2. Мѣстныя дороги и при современномъ своемъ состояніи достаточно удовлетворяютъ потребностямъ массы сельскаго населенія.

Тверская губ.: 9) Ржевскій (336).

3. Главнѣйшія мѣстныя дороги, состоящія на отвѣтственности земскихъ учрежденій и замѣняющихъ ихъ мѣстныхъ хозяйственныхъ органовъ, находятся въ до-

4. Въ дѣлѣ подъема сельскаго хозяйства и быта земледѣльческаго населенія представляется необходимымъ принятіе мѣръ къ улучшенію мѣстныхъ путей сообщенія.

Архангельская губ.: 1) Губернскій (53—54)—**проложеніе новыхъ телѣжныхъ дорогъ и упорядоченіе зимнихъ сообщеній и подъѣздныхъ путей къ желѣзной дорогѣ и рѣкамъ.** 2) Александровскій (145)—**проведеніе новыхъ оленьихъ и пѣшеходныхъ дорогъ.** 3) Кемскій (167)—**проложеніе новыхъ дорогъ.** 4) Печорскій (189)—**проведеніе новыхъ дорогъ.** 5) Шенкурскій (246—247)—**въ особенности улучшеніе подъѣздныхъ путей.**

Астраханская губ.: 6) Астраханскій У. (87). 7) Енотаевскій (91, 92, 99 — 100). 8) Красноярскій (175). 9) Черноярскій (305).

Бессарабская губ.: 10) Губернскій (12). 11) Аккерманскій (110, 115). 12) Бендерскій (175)—**проселочныхъ дорогъ.** 13) Бѣлецкій (183). 14) Оргѣевскій (317)—**подъѣздныхъ путей.** 15) Сорокскій (342—343, 345, 371). 16) Хотинскій (382).

Виленская губ.: 17) Губернскій (15, 29, 30). 18) Вилейскій (73). 19) Виленскій У. (83). 20) Дисненскій (95). 21) Лидскій (125,

статочно удовлетворительномъ состояніи.

Витебская губ.: 10) Люцинскій (351).

Вятская губ.: 11) Губернскій (23).

Казанская губ.: 12) Мамадышскій (64, 68)—**почтовыя дороги**.

Курляндская губ.: 13) Туккумскій (67).

Курская губ.: 14) Рыльскій (559). 15) Старооскольскій (570).

Лифляндская губ.: 16) Губернскій (3). 17) Верроскій (165). 18) Венденскій (171).

Московская губ.: 19) Бронницкій (144).

Олонецкая губ.: 20) Губернскій (37). 21) Вытегорскій (143). 22) Каргопольскій (180). 23) Петрозаводскій (258).

Оренбургская губ.: 24) Губернскій (31, 84)—**въ степной части губерніи**.

Пензенская губ.: 25) Пензенскій У. (126).

Пермская губ.: 26) Красноуфимскій (259). 27) Осинскій (386).

Полтавская губ.: 28) Лубенскій (184).

Псковская губ.: 29) Губернскій (34).

Рязанская губ.: 30) Данковскій (184). 31) Михайловскій (224).

Симбирская губ.: 32) Губернскій (94).

Таврическая губ.: 33) Перекопскій (167).

Тверская губ.: 34) Вышневолоцкій (236). 35) Тверской У. (430).

Тульская губ.: (bis) Епифанскій (221—222).

Харьковская губ.: 36) Лебединскій (267).

130). 22) Ошмянскій (147, 148, 150, 167)—**также зимнихъ дорогъ**. 23) Свенцянскій (189). 24) Трокскій (206—207)—**въ особенности подъѣздныхъ путей и участковъ дорогъ въ предѣлахъ мѣстечекъ и селеній**.

Витебская губ.: 25) Губернскій (56). 26) Витебскій У. (150). 27) Двинскій (237)—**проселочныхъ дорогъ**. 28) Дриссенскій (320)—**проселочныхъ дорогъ**. 29) Лепельскій (336)—**подъѣздныхъ путей**. 30) Люцинскій (351—352)—**подъѣздныхъ путей и проселочныхъ дорогъ**. 31) Невельскій (367)—**подъѣздныхъ путей и волостныхъ дорогъ**. 32) Полоцкій (396) — **въ особенности подъѣздныхъ путей и волостныхъ дорогъ**. 33) Себежскій (509, 510)—**въ особенности подъѣздныхъ, главнѣйшихъ проселочныхъ и участковъ дорогъ въ селеніяхъ**.

Владимірская губ.: 34) Владимірскій У. (64—69)—**въ томъ числѣ и важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ, а также ведущихъ къ базарамъ**. 35) Гороховецкій (83)—**важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ**. 36) Ковровскій (100)—**проселочныхъ дорогъ**.

Вологодская губ.: 37) Губернскій (10)—**проселочныхъ дорогъ**. 38) Вельскій (66)—**въ особенности подъѣздныхъ путей**. 39) Вологодскій У. (149)—**проселочныхъ дорогъ**. 40) Кадниковскій (182—183)—**проселочныхъ дорогъ**. 41) Никольскій (192, 195)—**большихъ проселочныхъ дорогъ**. 42) Устьсысольскій (294). 43) Велико-Устюжскій (301). 44) Яренскій (333—334)—**проложеніе новыхъ дорогъ и улучшеніе проселочныхъ**.

Волынская губ.: 45) Губернскій (15—16)—**въ особенности подъѣздныхъ путей и участковъ дорогъ, проходящихъ чрезъ мѣстечки**. 46) Владиміръ-Волынскій (55, 56)—**въ особенности подъѣздныхъ путей**. 47) Дубенскій (63)—**въ особенности подъѣздныхъ путей и участковъ дорогъ въ предѣлахъ мѣстечекъ**. 48) Житомірскій (86). 49) Заславскій (103, 105). 50) Ковельскій (130, 131)—**проселочныхъ дорогъ**. 51) Кременецкій (143). 52) Луцкій (156, 157). 53) Овручскій (178). 54) Острожскій (185) — **подъѣздныхъ путей**. 55) Ровенскій (208—209). 56) Староконстантиновскій (225) — **въ особенности подъѣздныхъ путей**.

Воронежская губ.: 57) Губернскій (7, 13, 16)—**въ особенности подъѣздныхъ путей и проселочныхъ дорогъ**. 58) Бобровскій (59)—**подъѣздныхъ путей**. 59) Валуйскій (86)—**подъѣздныхъ путей и проселочныхъ дорогъ**. 60) Задонскій (105). 61) Нижнедѣвицкій (120, 121)—**въ особенности подъѣздныхъ путей**. 62) Острогожскій (151, 153)—**не исключая проселочныхъ и полевыхъ дорогъ**.

63) Павловскій (156) — **скотопрогонныхъ трактовъ.**

Вятская губ.: 64) Губернскій (16)—**особенно проселочныхъ дорогъ, пролегающихъ въ казенныхъ лѣсахъ и дачахъ.** 65) Вятскій У. (165) — **подъѣздныхъ путей и проселочныхъ дорогъ.** 66) Малмыжскій (343)—**въ особенности проселочныхъ дорогъ.** 67) Орловскій (530) — **проселочныхъ дорогъ на казенныхъ и крестьянскихъ земляхъ.** 68) Сарапульскій (591) — **важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ.** 69) Слободской (657)—**важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ, въ особенности въ предѣлахъ казенныхъ дачъ, и подъѣздныхъ путей.**

Гродненская губ.: 70) Губернскій (85—86) — **въ особенности подъѣздныхъ путей.** 71) Брестскій (247). 72) Бѣлостоко-Сокольскій (286—287). 73) Бѣльскій (378). 74) Волковысскій (392) — **главныхъ земскихъ дорогъ.** 75) Гродненскій У. (431—432) — **въ особенности большихъ проселочныхъ дорогъ.** 76) Кобринскій (474)—**также подъѣздныхъ путей.** 77) Пружанскій (503). 78) Слонимскій (518)—**также проселочныхъ дорогъ.**

Екатеринославская губ.: 79) Бахмутскій (81)—**подъѣздныхъ путей.** 80) Верхнеднѣпровскій (127)—**не исключая проселочныхъ дорогъ.** 81) Екатеринославскій У. (136). 82) Маріупольскій (144—145) — **въ особенности подъѣздныхъ путей.** 83) Новомосковскій (233). 84) Павлоградскій (242)—**подъѣздныхъ путей и проселочныхъ дорогъ.** 85) Славяносербскій (249).

Казанская губ.: 86) Губернскій (11)—**не исключая проселочныхъ дорогъ.** 87) Лаишевскій (51—52) — **важнѣйшихъ проселочныхъ и подъѣздныхъ дорогъ.** 88) Мамадышскій (61)—**торговыхъ трактовъ.** 89) Спасскій (122) — **проселочныхъ дорогъ.** 90) Чистопольскій (166—167).

Калужская губ.: 91) Губернскій (9). 92) Жиздринскій (42) — **проселочныхъ дорогъ.** 93) Калужскій У. (73, 75). 94) Козельскій (95)—**проселочныхъ дорогъ.** 95) Лихвинскій (168)—**проселочныхъ дорогъ.** 96) Медынскій (201)—**также проселочныхъ дорогъ.** 97) Мещовскій (253—254) — **также важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ.** 98) Мосальскій (279—280). 99) Перемышльскій (285). 100) Тарусскій (306).

Кіевская губ.: 101) Губернскій (16). 102) Бердичевскій (324). 103) Васильковскій (377—388). 104) Звенигородскій (394). 105) Каневскій (468) — **также важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ.** 106) Кіевскій У. (635)—**устройство новыхъ подъѣздныхъ путей.** 107) Липовецкій (897)—**также подъѣздныхъ путей.** 108) Радомысльскій (908, 913, 914)—**въ особенности подъѣздныхъ путей.** 109)

Сквирскій (995) — **въ особенности подъѣздныхъ путей и участковъ дорогъ въ предѣлахъ мѣстечекъ.** 110) Таращанскій (1027)— **подъѣздныхъ путей.** 111) Уманскій (1058—1059)—**въ особенности подъѣздныхъ путей.** 112) Черкасскій (1098)—**также болѣе значительныхъ проселочныхъ дорогъ.** 113) Чигиринскій (1126) — **въ особенности подъѣздныхъ путей.**

Ковенская губ.: 114) Губернскій (8) — **не исключая важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ.** 115) Вилькомірскій (37)—**также главнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ.** 116) Ковенскій У. (44—45)—**также проселочныхъ дорогъ и участковъ дорогъ въ чертѣ деревень.** 117) Поневѣжскій (114—115)—**всѣхъ дорогъ, въ томъ числѣ подъѣздныхъ путей, большихъ проселочныхъ дорогъ и участковъ дорогъ, пролегающихъ черезъ лѣса и селенія.** 118) Россіенскій (136, 139)—**въ особенности проселочныхъ дорогъ.** 119) Тельшевскій (156). 120) Шавельскій (176—177)— **также зимнихъ дорогъ.**

Костромская губ.: 121) Губернскій (87—88, 177—178, 183) — **въ особенности грунтовыхъ дорогъ въ сѣверной полосѣ.** 122) Варнавинскій (209). 123) Ветлужскій (251). 124) Галичскій (350) — **въ особенности подъѣздныхъ путей.** 125) Кинешемскій (361)—**подъѣздныхъ путей и проселочныхъ дорогъ.** 126) Костромской У. (414). 127) Макарьевскій (476). 128) Нерехтскій (483)—**въ особенности подъѣздныхъ путей и проселочныхъ дорогъ.** 129) Солигаличскій (497). 130) Чухломскій (511) — **также большихъ проселочныхъ дорогъ.** 131) Юрьевецкій (516)—**также зимнихъ дорогъ.**

Курляндская губ.: 132) Бauскій (28)— **подъѣздныхъ путей.** 133) Гробинскій (49)— **подъѣздныхъ путей.** 134) Добленскій (53—54).

Курская губ.: 135) Губернскій (3) — **въ особенности подъѣздныхъ путей.** 136) Грайворонскій (111) — **въ особенности проселочныхъ дорогъ.** 137) Корочанскій (172—173). 138) Новооскольскій (468—469, 494)—**въ особенности подъѣздныхъ путей.** 139) Обоянскій (506) — **подъѣздныхъ путей.** 140) Путивльскій (542—543)—**подъѣздныхъ путей.** 141) Рыльскій (560)—**проселочныхъ дорогъ.** 142) Старооскольскій (570—571)—**проселочныхъ дорогъ.** 143) Суджанскій (760)—**въ особенности подъѣздныхъ путей и большихъ проселочныхъ дорогъ.** 144) Фатежскій (784). 145) Щигровскій (851)—**въ особенности проселочныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей.**

Лифляндская губ.: 146) Губернскій (3—4) — **проселочныхъ дорогъ.** 147) Верроскій (165—166)—**проселочныхъ дорогъ.** 148) Фел-

линскій (204)—**проведеніе новыхъ подъѣздныхъ путей.**

Минская губ.: 149) Губернскій (4)—**важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ.** 150) Борисовскій (125). 151) Игуменскій (151, 156). 152) Минскій У. (185)—**въ особенности подъѣздныхъ путей и большихъ проселочныхъ дорогъ.** 153) Мозырскій (234)—**важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ.** 154) Новогрудскій (259)—**также подъѣздныхъ путей.** 155) Пинскій (312). 156) Рѣчицкій (380—381). 157) Слуцкій (408—409) — **въ особенности проселочныхъ дорогъ, имѣющихъ торговое значеніе.**

Могилевская губ.: 158) Губернскій (10). 159) Быховскій (47). 160) Гомельскій (73). 161) Горецкій (76). 162) Могилевскій У. (97—98) — **въ особенности подъѣздныхъ путей.** 163) Оршанскій (112). 164) Сѣнненскій (136)—**въ особенности проселочныхъ дорогъ.** 165) Чаусскій (144, 147). 166) Чериковскій (155).

Московская губ.: 167) Губернскій (9)—**въ особенности проселочныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей.** 168) Богородскій (135)—**также проселочныхъ дорогъ.** 169) Верейскій (148)—**проселочныхъ дорогъ.** 170) Волоколамскій (182)—**въ особенности проселочныхъ и зимнихъ дорогъ.** 171) Дмитровскій (208—209). 172) Звенигородскій (277—278) — **въ особенности подъѣздныхъ путей.** 173) Клинскій (370—371) — **въ особенности подъѣздныхъ путей и участковъ проселочныхъ дорогъ въ лѣсахъ.** 174) Коломенскій (416)—**волостныхъ проселочныхъ дорогъ.** 175) Можайскій (422)—**въ особенности проселочныхъ и зимнихъ дорогъ.** 176) Московскій У. (434)—**проселочныхъ дорогъ.** 177) Подольскій (488—489). 178) Рузскій (520)—**подъѣздныхъ путей.** 179) Серпуховскій (616)—**въ особенности подъѣздныхъ путей.**

Нижегородская губ.: 180) Губернскій (24, 25, 34)—**въ особенности подъѣздныхъ путей.** 181) Ардатовскій (118)—**важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ.** 182) Арзамасскій (199)—**проселочныхъ дорогъ общаго пользованія.** 183) Васильскій (241—242)—**въ особенности проселочныхъ дорогъ, проходящихъ черезъ лѣса.** 184) Горбатовскій (284)—**въ особенности сельскихъ путей сообщенія.** 185) Княгининскій (363) — **въ особенности подъѣздныхъ путей.** 186) Макарьевскій (405, 408)—**улучшеніе существующихъ проселочныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей и проведеніе новыхъ.** 187) Семеновскій (512)—**въ особенности проселочныхъ дорогъ.** 188) Сергачскій (560) — **въ особенности проселочныхъ дорогъ.**

Новгородская губ.: 189) Губернскій (96)—**проселочныхъ дорогъ.** 190) Боровичскій

(140) — **трактовъ и проселочныхъ дорогъ.** 191) Бѣлозерскій (202—203) — **волостныхъ проселочныхъ дорогъ.** 192) Валдайскій (211)— **дорогъ общаго пользованія.** 193) Демянскій (214)—**въ особенности подъѣздныхъ путей.** 194) Кирилловскій (217)—**улучшеніе всѣхъ дорогъ общаго пользованія и проложеніе новыхъ.** 195) Крестецкій (225) — **въ особенности проселочныхъ дорогъ.** 196) Новгородскій У. (230)—**подъѣздныхъ путей и проселочныхъ дорогъ.** 197) Старорусскій (278)— **подъѣздныхъ путей и проселочныхъ дорогъ, особенно лѣсныхъ.** 198) Тихвинскій (385, 422)—**проселочныхъ дорогъ.** 199) Устюженскій (464)—**проселочныхъ дорогъ.** 200) Череповецкій (535)—**проселочныхъ дорогъ общаго пользованія.**

Олонецкая губ.: 201) Губернскій (37—40)—**проложеніе новыхъ телѣжныхъ дорогъ.** 202) Вытегорскій (143 — 144) — **проложеніе новыхъ и улучшеніе проселочныхъ дорогъ.** 203) Каргопольскій (180) — **улучшеніе проселочныхъ дорогъ.** 204) Лодейнопольскій (206—207, 213—214) — **проложеніе новыхъ дорогъ и улучшеніе проселочныхъ, въ особенности на казенныхъ земляхъ.** 205) Петрозаводскій (258)—**проложеніе новыхъ колесныхъ дорогъ.** 206) Повѣнецкій (275)— **проведеніе новыхъ и улучшеніе существующихъ дорогъ общаго пользованія.** 207) Пудожскій (280) – **проложеніе новыхъ проселочныхъ дорогъ.**

Оренбургская губ.: 208) Губернскій (31—32, 83—84) — **устройство дорожныхъ сооруженій и улучшеніе проселочныхъ дорогъ.**

Орловская губ.: 209) Губернскій (44, 46, 47, 90, 222)—**всѣхъ проселочныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей.** 210) Болховскій (286, 289)—**также важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей.** 211) Брянскій (306—307) — **также важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей.** 212) Дмитровскій (317)—**въ особенности подъѣздныхъ путей.** 213) Карачовскій (350). 214) Кромскій (548, 551) — **также важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ.** 215) Малоархангельскій (586—588)—**всѣхъ мѣстныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей.** 216) Мценскій (669). 217) Орловскій У. (696)—**подъѣздныхъ путей.** 218) Сѣвскій (738)—**проселочныхъ дорогъ.** 219) Трубчевскій (753)—**проселочныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей.**

Пензенская губ.: 220) Губернскій (12)— **проведеніе новыхъ проселочныхъ дорогъ и улучшеніе существующихъ.** 221) Городищенскій (69). 222) Инсарскій (80) — **подъѣздныхъ путей.** 223) Керенскій (86)—**подъѣздныхъ путей.** 224) Краснослободскій (89, 98)—**также подъѣздныхъ путей и главнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ.** 225) Нижне-

Ломовскій (117) — **проведеніе новыхъ подъѣздныхъ путей.** 226) Чембарскій (165, 172)— **подъѣздныхъ рельсовыхъ путей.**

Пермская губ.: 227) Губернскій (18)—**въ особенности подъѣздныхъ путей.** 228) Верхотурскій (172) — **проселочныхъ дорогъ, имѣющихъ общественное значеніе.** 229) Екатеринбургскій (174) — **всѣхъ дорогъ общаго пользованія.** 230) Ирбитскій (201) — **проселочныхъ дорогъ.** 231) Камышловскій (210)— **проселочныхъ дорогъ.** 232) Красноуфимскій (262, 270)—**въ особенности проселочныхъ дорогъ.** 233) Кунгурскій (300) — **волостныхъ проселочныхъ дорогъ.** 234) Осинскій (386—387)—**всѣхъ дорогъ общаго пользованія.** 235) Соликамскій (460) — **устройство новыхъ и улучшеніе всѣхъ мѣстныхъ дорогъ, имѣющихъ торговое и сельскохозяйственное значеніе.** 236) Чердынскій (488—489) — **проведеніе новыхъ грунтовыхъ дорогъ.** 237) Шадринскій (498)—**въ особенности подъѣздныхъ путей.**

Подольская губ.: 238) Губернскій (66, 68) — **земскихъ, почтовыхъ, торговыхъ и военныхъ дорогъ.** 239) Брацлавскій (176). 240) Винницкій (233—234). 241) Гайсинскій (428, 437, 504)—**въ особенности подъѣздныхъ путей.** 242) Каменецъ-Подольскій (676, 680). 243) Летичевскій (788, 792—794) — **всѣхъ мѣстныхъ дорогъ.** 244) Литинскій (801)— **всѣхъ мѣстныхъ дорогъ.** 245) Могилевскій (892) — **грунтовыхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей.** 246) Ольгопольскій (946)—**въ особенности подъѣздныхъ путей.** 247) Проскуровскій (977, 998)—**въ особенности подъѣздныхъ путей.** 248) Ушицкій (1024, 1026)—**грунтовыхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей.** 249) Ямпольскій (1065, 1067) — **грунтовыхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей.**

Полтавская губ.: 250) Губернскій (33)— **не исключая проселочныхъ дорогъ.** 251) Гадячскій (183)—**всѣхъ дорогъ общаго пользованія.** 252) Золотоношскій (206)—**въ особенности подъѣздныхъ путей.** 253) Кобелякскій (219)—**почтовыхъ, подъѣздныхъ и проселочныхъ дорогъ.** 254) Константиноградскій (292)—**проведеніе новыхъ подъѣздныхъ путей.** 255) Миргородскій (661) — **проселочныхъ дорогъ.** 256) Переяславскій (709). 257) Пирятинскій (725—726) — **въ особенности подъѣздныхъ путей.** 258) Полтавскій У. (731)—**всѣхъ мѣстныхъ дорогъ.** 259) Прилукскій (760)—**всѣхъ дорогъ общаго пользованія.** 260) Роменскій (770—771) — **всѣхъ мѣстныхъ дорогъ, въ особенности подъѣздныхъ путей.**

Псковская губ.: 261) Губернскій (35)—**въ особенности подъѣздныхъ путей и волостныхъ проселочныхъ дорогъ.** 262) Великолуцкій (101—102) — **въ особенности просе-**

лочныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей. 263) Новоржевскій (116—117)—**проселочныхъ дорогъ.** 264) Островскій (232)—**улучшеніе существующихъ проселочныхъ дорогъ и проведеніе новыхъ подъѣздныхъ путей.** 265) Порховскій (244, 245)—**въ особенности подъѣздныхъ путей и волостныхъ проселочныхъ дорогъ.** 266) Псковскій У. (295). 267) Торопецкій (325)—**также проселочныхъ дорогъ.** 268) Холмскій (341)—**почтовыхъ трактовъ и проселочныхъ дорогъ.**

Рязанская губ.: 269) Губернскій (18, 58—59) — **улучшеніе проселочныхъ дорогъ и устройство подъѣздныхъ путей.** 270) Данковскій (182, 184) — **проселочныхъ дорогъ.** 271) Егорьевскій (191—192)—**проселочныхъ дорогъ.** 272) Зарайскій (219)—**проселочныхъ дорогъ.** 273) Михайловскій (224)—**проселочныхъ дорогъ.** 274) Пронскій (283)—**подъѣздныхъ путей.** 275) Раненбургскій (323, 324)—**проселочныхъ дорогъ и переѣздовъ черезъ желѣзнодорожное полотно.** 276) Ряжскій (374)—**дорогъ общаго пользованія.** 277) Рязанскій У. (482) — **проселочныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей.** 278) Сапожковскій (577)—**въ особенности подъѣздныхъ путей.** 279) Спасскій (653) — **въ особенности подъѣздныхъ путей.**

Самарская губ.: 280) Губернскій (14)—**почтовыхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей.** 281) Бугурусланскій (218, 219, 280)—**въ особенности подъѣздныхъ путей.** 282) Николаевскій (371)—**большихъ гужевыхъ трактовъ и подъѣздныхъ путей.** 283) Новоузенскій (379) — **улучшеніе существующихъ и проведеніе новыхъ дорогъ, не исключая проселочныхъ.** 284) Самарскій У. (440—441)—**въ особенности подъѣздныхъ путей.**

С.-Петербургская губ.: 285) Губернскій (11—12)—**въ особенности проселочныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей.** 286) Лужскій (44)—**также подъѣздныхъ путей и проселочныхъ дорогъ.** 287) Новоладожскій (61—62)—**въ особенности проселочныхъ дорогъ.** 288) Петергофскій (61—62) — **проселочныхъ дорогъ.** 289) С.-Петербургскій У. (66)—**проселочныхъ и зимнихъ дорогъ.** 290) Царскосельскій (72)—**проселочныхъ и зимнихъ дорогъ.** 291) Шлиссельбургскій (89) — **проселочныхъ дорогъ.**

Саратовская губ.: 292) Аткарскій (307—308)—**проселочныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей.** 293) Камышинскій (495)—**проселочныхъ дорогъ.**

Симбирская губ.: 294) Губернскій (12, 47, 94—95) — **въ особенности подъѣздныхъ путей.** 295) Алатырскій (94—95, 192)—**въ особенности подъѣздныхъ путей.** 296) Ардатовскій (249). 297) Буинскій (320—321)—**въ особенности проселочныхъ дорогъ.** 298) Кор-

сунскій (94—95, 336)—**въ особенности подъѣздныхъ путей.** 299) Курмышскій (350, 370) — **всѣхъ дорогъ общаго пользованія.** 300) Сенгилеевскій (442). 301) Симбирскій У. (463, 495)—**подъѣздныхъ путей.**

Смоленская губ.: 302) Губернскій (120—121, 131)—**въ особенности подъѣздныхъ путей и проселочныхъ дорогъ.** 303) Бѣльскій (50, 60—61)—**въ особенности проселочныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей.** 304) Вяземскій (74). 305) Гжатскій (93)—**подъѣздныхъ путей.** 306) Ельнинскій (164)—**проселочныхъ дорогъ.** 307) Краснинскій (179). 308) Рославльскій (261)—**въ особенности проселочныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей.** 309) Юхновскій (296—298).

Таврическая губ.: 310) Губернскій (8). 311) Бердянскій (35)—**подъѣздныхъ путей.** 312) Днѣпровскій (47) — **скотопрогонныхъ трактовъ.** 313) Евпаторійскій (63) — **проселочныхъ дорогъ.** 314) Мелитопольскій (106)—**въ особенности проселочныхъ дорогъ.** 315) Θеодосійскій (264 — 265) — **подъѣздныхъ путей.**

Тамбовская губ.: 316) Губернскій (17)—**также подъѣздныхъ путей и проселочныхъ дорогъ.** 317) Кирсановскій (192) — **въ особенности проселочныхъ дорогъ.** 318) Моршанскій (324—325) — **всѣхъ мѣстныхъ дорогъ, въ томъ числѣ скотопрогонныхъ трактовъ и подъѣздныхъ путей.** 319) Темниковскій (414) — **всѣхъ мѣстныхъ дорогъ.** 320) Усманскій (431)—**всѣхъ дорогъ общаго пользованія.** 321) Шацкій (433)—**проселочныхъ дорогъ.**

Тверская губ.: 322) Губернскій (15—16, 75—78)—**главныхъ мѣстныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей.** 323) Весьегонскій (154)—**дорогъ мѣстнаго пользованія.** 324) Вышневолоцкій (236)—**проселочныхъ дорогъ.** 325) Зубцовскій (241)—**устройство новыхъ проселочныхъ дорогъ.** 326) Калязинскій (251)—**подъѣздныхъ путей.** 327) Кашинскій (305—306). 328) Корчевскій (312). 329) Старицкій (411, 415, 417)—**главныхъ мѣстныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей.** 330) Тверской У. (430—431)—**подъѣздныхъ путей.**

Тульская губ.: 331) Губернскій (11)—**всѣхъ мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія, въ особенности подъѣздныхъ путей.** 332) Алексинскій (88)—**проселочныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей.** 333) Бѣлевскій (123)—**улучшеніе существующихъ и проведеніе новыхъ дорогъ.** 334) Веневскій (138). 335) Ефремовскій (315)—**важнѣйшихъ мѣстныхъ дорогъ.** 336) Крапивенскій (355)—**въ особенности подъѣздныхъ путей.** 337) Новосильскій (368—369, 371)—**въ особенности подъѣздныхъ путей.** 338) Тульскій У. (459, 462)—**подъѣздныхъ путей и проселочныхъ**

дорогъ. 339) Чернскій (498)—**подъѣздныхъ путей и большихъ проселочныхъ дорогъ.**

Уфимская губ.: 340) Белебеевскій (35). 341) Бирскій (56, 179)—**устройство и улучшеніе мѣстныхъ дорогъ.** 342) Мензелинскій (212)—**подъѣздныхъ путей.** 343) Стерлитамакскій (277, 315) — **проведеніе новыхъ и улучшеніе проселочныхъ дорогъ.** 344) Уфимскій У. (334, 347)—**устройство мостовъ.**

Харьковская губ.: 345) Губернскій (32, 53)—**всѣхъ мѣстныхъ дорогъ, въ особенности подъѣздныхъ путей.** 346) Ахтырскій (172)—**также проселочныхъ дорогъ.** 347) Валковскій (185). 348) Волчанскій (206—207)—**улучшеніе главнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей и проведеніе новыхъ.** 349) Зміевскій (224)—**подъѣздныхъ путей и проселочныхъ дорогъ.** 350) Изюмскій (250, 251)—**въ особенности проведеніе рельсоваго пути.** 351) Купянскій (264). 352) Сумскій (352—353)—**также проселочныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей.** 353) Харьковскій У. (422—423) — **постепенное улучшеніе всѣхъ грунтовыхъ дорогъ общаго пользованія.**

Херсонская губ.: 354) Губернскій (42, 83)—**въ особенности подъѣздныхъ путей и проселочныхъ дорогъ.** 355) Одесскій (235)—**подъѣздныхъ путей.** 356) Тираспольскій (363) — **транспортныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей.** 357) Херсонскій У. (397).

Черниговская губ.: 358) Губернскій (19)—**подъѣздныхъ путей.** 359) Борзенскій (115, 122)—**въ особенности подъѣздныхъ путей и проселочныхъ дорогъ.** 360) Глуховскій (130—131) — **проселочныхъ и зимнихъ дорогъ.** 361) Городнянскій (189)—**подъѣздныхъ путей.** 362) Козелецкій (202—203) — **всѣхъ мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія.** 363) Кролевецкій (269) — **подъѣздныхъ путей и важнѣйшихъ дорогъ общаго пользованія.** 364) Мглинскій (275—276) — **подъѣздныхъ путей.** 365) Новгородъ-Сѣверскій (288). 366) Новозыбковскій (301). 367) Сосницкій (388)—**возстановленіе проселочныхъ дорогъ, отведенныхъ при межеваніи.** 368) Стародубскій (415)—**въ особенности подъѣздныхъ путей.** 369) Суражскій (429—430)—**въ особенности подъѣздныхъ путей и главныхъ проселочныхъ дорогъ.** 370) Черниговскій У. (440)—**въ особенности подъѣздныхъ путей.**

Эстляндская губ.: 371) Ревельскій (179)—**приходскихъ дорогъ.**

Ярославская губ.: 372) Губернскій (10 – 16) — **подъѣздныхъ путей и проселочныхъ дорогъ общаго пользованія.** 373) Даниловскій (79). 374) Любимскій (88)—**также проселочныхъ дорогъ общаго пользованія.** 375) Мологскій (112)—**подъѣздныхъ путей.** 376) Мышкинскій (163—164) — **въ особенности подъѣздныхъ путей и болѣе важныхъ про-**

селочныхъ дорогъ. 377) Пошехонскій (192)—**болѣе важныхъ уѣздныхъ дорогъ.** 378) Романово-Борисоглѣбскій (196) — **въ особенности проселочныхъ дорогъ.** 379) Рыбинскій (211—212) — **подъѣздныхъ путей.** 380) Ростовскій (218, 220)—**проселочныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей.** 381) Угличскій (222)—**мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія.** 382) Ярославскій У. (233)—**въ особенности подъѣздныхъ путей и проселочныхъ дорогъ.**

II. По вопросу о выборѣ типа улучшенныхъ дорогъ, въ зависимости отъ мѣстныхъ условій и значенія подлежащихъ оборудованію путей.

1. При устройствѣ подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ, пристанямъ судоходныхъ рѣкъ и крупнымъ торгово-промышленнымъ центрамъ желательно преимущественно сооруженіе желѣзныхъ дорогъ, а при неосуществимости послѣднихъ—проведеніе шоссейныхъ дорогъ *).

Бессарабская губ.: 1) Сорокскій (369—371).

Орловская губ.: 2) Дмитровскій (317).

Пензенская губ.: 3) Керенскій (86). 4) Чембарскій (172).

Пермская губ.: 5) Губернскій (18). 6) Красноуфимскій (270). 7) Чердынскій (489).

Подольская губ.: 8) Гайсинскій (435). 9) Каменецъ-Подольскій (776). 10) Ушицкій (1026).

Полтавская губ.: 11) Золотоношскій (206). 12) Кобелякскій (219).

Симбирская губ.: 13) Губернскій (47, 148).

Смоленская губ.: 14) Вѣльскій (63—64). 15) Гжатскій (93).

Тверская губ.: 16) Кашинскій (306).

Херсонская губ.: 17) Губернскій (83). 18) Одесскій (235). 19) Тираспольскій (363).

Черниговская губ.: 20) Губернскій (19). 21) Глуховскій (136). 22) Мглинскій (276). 23) Суражскій (429).

2. **Подъѣздные пути и болѣе важные гужевые тракты должны быть покрыты каменной одеждой, т. е. шоссированы или замощены.**

Астраханская губ.: 1) Черноярскій (305).

Виленская губ.: 2) Ошмянскій (167).

Витебская губ.: 3) Лепельскій (336). 4) Себежскій (509—510).

Волынская губ.: 5) Заславскій (88, 104). 6) Ковельскій (130). 7) Острожскій (185). 8) Староконстантиновскій (225).

Воронежская губ.: 9) Бобровскій (59).

Гродненская губ.: 10) Слонимскій (518).

Екатеринославская губ.: 11) Екатеринославскій У. (136). 12) Маріупольскій (145).

Казанская губ.: 13) Лаишевскій (53). 14) Чистопольскій (203).

Кіевская губ.: 15) Губернскій (16) — **желательно проектированіе сѣти мощеныхъ дорогъ, согласованной съ будущимъ развитіемъ рельсовыхъ путей.** 16) Васильковскій (389). 17) Каневскій (480). 18) Сквирскій (995). 19) Таращанскій (1027). 20) Уманскій (1059). 21) Чигиринскій (1126).

Ковенская губ.: 22) Вилькомірскій (37). 23) Поневѣжскій (115). 24) Россіенскій (136).

Курляндская губ.: 25) Баусскій (28). 26) Газенпотскій (42).

Курская губ.: 27) Грайворонскій (111, 120). 28) Новооскольскій (468). 29) Обоянскій (507, 534).

---

*) Перечень пожеланій о проведеніи новыхъ рельсовыхъ путей помѣщенъ въ отдѣльномъ сводѣ, посвященномъ желѣзнымъ дорогамъ.

Примѣч. составителя.

Минская губ.: 30) Новогрудскій (267—268).

Могилевская губ.: 31) Могилевскій У. (97—98).

Московская губ.: 32) Клинскій (370). 33) Подольскій (483). 34) Серпуховскій (616).

Новгородская губ.: 35) Боровичскій (140). 36) Новгородскій У. (230). 37) Старорусскій (278).

Оренбургская губ.: 38) Губернскій (31).

Подольская губ.: 39) Брацлавскій (176). 40) Литинскій (801). 41) Могилевскій (887, 892). 42) Проскуровскій (998). 43) Ушицкій (1025). 44) Ямпольскій (1067).

Полтавская губ.: 45) Губернскій (33). 46) Гадячскій (183). 47) Прилукскій (760). 48) Роменскій (770).

Псковская губ.: 49) Порховскій (245). 50) Торопецкій (326).

Рязанская губ.: 51) Пронскій (283). 52) Сапожковскій (577).

Симбирская губ.: 53) Симбирскій У. (464).

Смоленская губ.: 54) Вяземскій (74). 55) Юхновскій (296—297)—**желательна разработка общаго плана сооруженія шоссейныхъ дорогъ, отвѣчающихъ интересамъ общегосударственнымъ и мѣстнымъ.**

Таврическая губ.: 56) Бердянскій (35).

Тверская губ.: 57) Губернскій (77). 58) Старицкій (415)—**желательно одновременное и равномѣрное по всей Россіи устройство широкой сѣти шоссейныхъ дорогъ, какъ естественнаго дополненія къ желѣзнымъ дорогамъ.**

Уфимская губ.: 59) Мензелинскій (212).

Харьковская губ.: 60) Харьковскій У. (422)—**покрытіе дорогъ каменной одеждой должно производиться въ строгой постепенности въ соотвѣтствіи съ раздѣленіемъ ихъ на разряды по степени грузонапряженности.**

Черниговская губ.: 61) Городнянскій (189).

Ярославская губ.: 62) Губернскій (12—13). 63) Даниловскій (79). 64) Ярославскій У. (233).

3. Въ виду дороговизны устройства сплошныхъ шоссе, желательны замощеніе и, вообще, капитальное улучшеніе хотя бы болѣе трудныхъ и непроѣздныхъ участковъ грунтовыхъ дорогъ (плотинъ, гатей, крутыхъ подъемовъ, улицъ селеній и мѣстечекъ, базарныхъ площадей и т. п.).

Виленская губ.: 1) Трокскій (207).

Витебская губ.: 2) Себежскій (510).

Волынская губ.: 3) Губернскій (16). 4) Дубенскій (63). 5) Староконстантиновскій (225).

Воронежская губ.: 6) Валуйскій (90).

Кіевская губ.: 7) Сквирскій (995—996).

Ковенская губ.: 8) Ковенскій У. (45). 9) Поневѣжскій (112).

Курская губ.: 10) Новооскольскій (434, 494).

Московская губ.: 11) Губернскій (9).

Симбирская губ.: 12) Губернскій (94, 137). 13) Алатырскій (192). 14) Корсунскій (336).

Тульская губ.: 15) Чернскій (498).

4. Вслѣдствіе чрезвычайныхъ размѣровъ затратъ, потребныхъ на покрытіе каменною одеждою огромнаго протяженія грунтовыхъ дорогъ (земскихъ и проселочныхъ), необходимы принятіе мѣръ къ приведенію ихъ въ проѣзжее состояніе, съ сохраненіемъ въ грунтовомъ видѣ, и разработка съ этою цѣлью соотвѣтственныхъ техническихъ пріемовъ и обязательныхъ постановленій по содержанію дорогъ.

Виленская губ.: 1) Трокскій (206).

Витебская губ.: 2) Себежскій (510) — **должна быть издана инструкція, съ опредѣленными требованіями къ населенію по содержанію дорогъ натуральною повинностью.**

Волынская губ.: 3) Заславскій (105).

Вятская губ.: 4) Орловскій (530).

Екатеринославская губ.: 5) Маріупольскій (144).

Могилевская губ.: 6) Могилевскій У. (98).

Новгородская губ.: 7) Крестецкій (225)—**предѣлы требованій къ населенію по содержанію дорогъ должны быть точно регламентированы въ законѣ, а мѣстнымъ властямъ или земскимъ учрежденіямъ должно быть предоставлено изданіе обязательныхъ постановленій въ развитіе закона.**

Олонецкая губ.: 8) Губернскій (37, 40)—**желательно, чтобы стоимость устройства дорогъ не превосходила 200 руб. на 1 версту.**

Пензенская губ.: 9) Краснослободскій (109).

Пермская губ.: 10) Красноуфимскій (270)—**уѣзднымъ земскимъ учрежденіямъ должно быть предоставлено право изданія обязательныхъ постановленій по содержанію проселочныхъ дорогъ.** 11) Соликамскій (460).

Подольская губ.: 12) Каменецъ-Подольскій (657, 682)—**необходимо изданіе правилъ, точно опредѣляющихъ обязанности населенія по отношенію къ исправленію и содержанію мѣстныхъ дорогъ.** 13) Могилевскій (887).

Полтавская губ.: 14) Пирятинскій (725—726).

Рязанская губ.: 15) Раненбургскій (323). 16) Рязанскій У. (495).

С.-Петербургская губ.: 17) С.-Петербургскій У. (66) и 18) Царскосельскій (72)—**необходимы правила по содержанію зимнихъ дорогъ.**

Смоленская губ.: 19) Вяземскій (74).

Таврическая губ.: 20) Губернскій (8)—**право издавать обязательныя постановленія по содержанію дорогъ должно быть предоставлено земству.** 21) Днѣпровскій (47). 22) Мелитопольскій (106).

Тверская губ.: 23) Губернскій (15, 76)—**право издавать обязательныя постановленія по дорожной части должно быть предоставлено земскимъ учрежденіямъ.** 24) Корчевскій (312)—**право издавать обязательныя постановленія должно быть предоставлено мѣстнымъ учрежденіямъ.**

Тульская губ.: 25) Чернскій (497—498).

5. Техническія требованія къ дорогамъ сводятся къ обезпеченію твердости, сухости, ровной поверхности и непрерывности пути. Съ этою цѣлью необходимы укрѣпленіе полотна дорогъ, проведеніе водоотводныхъ канавъ, устраненіе чрезмѣрно крутыхъ подъемовъ, устройство прочныхъ мостовъ и огражденій и т. п.

Астраханская губ.: 1) Черноярскій (300—336)—**сооруженія для отвода воды.**

Бессарабская губ.: 2) Сорокскій (345, 371)—**отводъ воды и ограниченіе уклоновъ 7½ градусами.**

Витебская губ.: 3) Витебскій У. (150, 160)—**укрѣпленіе полотна и отводъ воды.** 4) Себежскій (510)—**укрѣпленіе полотна.**

Вятская губ.: 5) Орловскій (530)—**отводъ воды.**

Ковенская губ.: 6) Шавельскій (177)—**установленіе предѣльной нормы подъемовъ и радіусовъ закругленія и устройство каменныхъ мостовъ.**

Минская губ.: 7) Пинскій (303, 312)—**урегулированіе общаго уровня водъ въ уѣздѣ и осушка болотъ.**

Рязанская губ.: 8) Раненбургскій (323)—**выравниваніе полотна, огражденіе овраговъ.**

Симбирская губ.: 9) Алатырскій (190)—**обходъ крутыхъ склоновъ, во избѣжаніе образованія овраговъ.**

Тульская губ.: 10) Чернскій (498) — **укрѣпленіе полотна путемъ расширенія дорожной полосы.**

6. Съ цѣлью точнаго обозначенія направленія и границъ дороги и замѣны зимнихъ вѣхъ, желательна обсадка дорогъ деревьями.

Бессарабская губ.: 1) Губернскій (11)—**для защиты отъ сухихъ южныхъ вѣтровъ.**

Витебская губ.: 2) Полоцкій (406)—**въ видѣ невысокой живой изгороди.**

Владимірская губ.: 3) Владимірскій У. (68).

Волынская губ.: 4) Заславскій (104).

Воронежская губ.: 5) Губернскій (16). 6) Павловскій (156).

Вятская губ.: 7) Орловскій (530).

Калужская губ.: 8) Перемышльскій (283).

Кіевская губ.: 9) Васильковскій (241).

Ковенская губ.: 10) Россіенскій (135)—**фруктовыми деревьями.**

Курская губ.: 11) Грайворонскій (111) —**бѣлой акаціей, которая не вымерзаетъ и не объѣдается скотомъ.** 12) Щигровскій (851).

Московская губ.: 13) Богородскій (141).

Подольская губ.: 14) Могилевскій (876). 15) Ямпольскій (1065).

Полтавская губ.: 16) Переяславскій (709)—**вербами, въ виду возможности рубки вѣтокъ.**

Ярославская губ.: 17) Губернскій (8). 18) Мологскій (105)—**на разстояніи 5—10 саж. одного дерева отъ другого.**

7. Съ цѣлью обезпеченія свободнаго проѣзда по дорогамъ необходимо воспретить загражденіе ихъ постановкой изгородей хотя бы съ воротами.

Витебская губ.: Себежскій (510).

III. О желательности сооруженія гужевыхъ дорогъ въ слѣдующихъ, точно указанныхъ направленіяхъ, а также постройки ниженазванныхъ мостовъ.

А. Желательно сооруженіе слѣдующихъ шоссейныхъ и мощеныхъ дорогъ.

Въ Астраханской губерніи.

1. Шоссе отъ города Астрахани по существующему торговому тракту къ г. Царицину.

Астраханская губ.: Черноярскій (305).

Въ Витебской губерніи.

2. Шоссе отъ города Лепеля къ гор. Полоцку.

Витебская губ.: Лепельскій (336).

3. Шоссе отъ мѣстечка Чашника къ мѣстечку Уллѣ и къ станціи Ловшѣ Риго-Орловской желѣзной дороги.

Витебская губ.: Лепельскій (336).

4. Шоссе отъ гор. Себежа къ вокзалу Московско-Виндавской желѣзной дороги.

Витебская губ.: Себежскій (509).

5. Шоссе отъ гор. Себежа къ городу Дриссѣ, на разстояніи 75 верстъ.

Витебская губ.: Себежскій (509).

6. Шоссе отъ г. Себежа къ г. Опочкѣ Псковской губерніи, на разстояніи 59 верстъ.

Витебская губ.: Себежскій (509).

7. Шоссе отъ г. Себежа черезъ Рыковскую и Чайкинскую волости къ г. Невелю, на разстояніи 120 верстъ.

Витебская губ.: Себежскій (509)—**во вторую очередь.**

Въ Волынской губерніи.

8. Шоссе отъ Майдана Лабунскаго черезъ Конотопъ и Хролинъ къ гор. Староконстантинову.

Волынская губ.: Заславскій (104, 107—108).

9. Шоссе отъ м. Корца черезъ Славуту и Бѣлгородку къ Теофиполю.

Волынская губ.: Заславскій (104, 108).

Въ Кіевской губерніи.

10. Мощеный подъѣздной путь отъ г. Сквиры къ сел. Парипсъ, на разстояніи 23 верстъ.

Кіевская губ.: Сквирскій (995).

11. Мощеный подъѣздной путь отъ г. Сквиры черезъ Шамраевку къ мѣстечку Бѣлой-Церкви, на разстояніи 32 верстъ.

Кіевская губ.: Сквирскій (995).

12. Мощеная дорога отъ мѣстечка Ружина до Зарудинецъ, на разстояніи 7 верстъ.

Кіевская губ.: Сквирскій (995).

13. Мощеный подъѣздной путь отъ станціи Попельня Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ до м. Ходоркова, на разстояніи 22 верстъ.

Кіевская губ.: Сквирскій (995).

14. Мощеная дорога отъ города Сквиры до Поволочи, на разстояніи 22 верстъ.

Кіевская губ.: Сквирскій (995).

15. Мощеный подъѣздной путь отъ станціи Попельня до Корнина, на разстояніи 18 верстъ.

Кіевская губ.: Сквирскій (995).

16. Мощеная дорога отъ Бровокъ до Ерешекъ, на разстояніи 5 верстъ.

Кіевская губ.: Сквирскій (995).

17. Мощеная дорога отъ гор. Сквиры до Володарки на разстояніи 3 верстъ.

Кіевская губ.: Сквирскій (995).

Въ Ковенской губерніи.

18. Шоссе отъ желѣзнодорожной станціи Яновъ до соединенія съ Двинско-Ковенскимъ шоссе, на разстояніи 3 верстъ.

Ковенская губ.: Вилькомірскій (37).

19. Шоссе отъ гор. Россіенъ черезъ Борки, Юрбургъ къ мѣстечку Потвенты.

Ковенская губ.: Россіенскій (136).

Въ Минской губерніи.

20. Шоссе по діагонали Новогрудскаго уѣзда отъ мѣстечка Любча, при рѣкѣ Нѣманѣ, черезъ имѣніе Щорсы, мѣстечко Кореличи, имѣніе Воронча и мѣстечко Городище къ желѣзнодорожной станціи Барановичи.

Минская губ.: Новогрудскій (267).

21. Шоссе отъ станціи Новоельня, Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ, черезъ г. Новогрудокъ, мѣстечко Кореличи, мѣстечко Турецъ и Миръ къ станціи Городея (Замирье) Московско-Брестской желѣзной дороги.

Минская губ.: Новогрудскій (267—268).

Въ Подольской губерніи.

22. Шоссе отъ гор. Ямполя черезъ Дзыговку—Москву—Боровку—Санижанку—Джуринъ—Мурафу—станцію Ярошенку до мѣстечка Красное.

Подольская губ.: Ямпольскій (1062, 1067).

23. Мощеная дорога изъ мѣстечка Джурина до станціи Рахны.

Подольская губ.: Ямпольскій (1062—1063, 1067).

24. Шоссе отъ мѣстечка Дзыговки черезъ мѣстечко Томашполь до станціи Вапнярки.

Подольская губ.: Ямпольскій (1063, 1067).

25. Шоссе отъ мѣстечка Томашполя до станціи Юрковки, и далѣе до соединенія съ существующимъ уже шоссе, устроеннымъ Юго-Западными желѣзными дорогами.

Подольская губ.: Ямпольскій (1063, 1067).

26. Шоссейная дорога отъ мѣстечка Томашполя черезъ Боровку до Черневцовъ и отъ Черневцовъ до мѣстечка Шаргородъ.

Подольская губ.: Ямпольскій (1063, 1067)—**во вторую очередь.**

27. Шоссейная дорога отъ мѣстечка Мурафы до мѣстечка Шаргородъ.

Подольская губ.: Ямпольскій (1063, 1067)—**во вторую очередь.**

Б. Желательны проведеніе новыхъ и упорядоченіе слѣдующихъ грунтовыхъ дорогъ.

Въ Архангельской губерніи.

1. Проведеніе дороги отъ Ижмы до Устьцильмы:

Архангельская губ.: 1) Губернскій (54). 2) Печорскій (189).

2.—отъ Пустозерска до Пылемца:

Архангельская губ.: Губернскій (54).

3.—отъ **Мохчи на Важку.**

Архангельская губ.: Губернскій (54).

4.—отъ **Малошуйки до Калгачихи.**

Архангельская губ.: Губернскій (54).

5.—отъ **Нижмозера до Пушлахты и Лѣтней Золотицы.**

Архангельская губ.: Губернскій (54).

6.—отъ **г. Шенкурска до желѣзнодорожной станціи Няндомы.**

Архангельская губ.: 1) Губернскій (54). 2) Шенкурскій (247).

7.—отъ **г. Шенкурска до желѣзнодорожной станціи Лепши.**

Архангельская губ.: Шенкурскій (264).

8.—отъ **города Кеми въ Ухту.**

Архангельская губ.: Губернскій (54).

9.—изъ **Кандалакши въ городъ Александровскъ.**

Архангельская губ.: Губернскій (54).

10. **Устройство зимнихъ оленьихъ дорогъ отъ г. Архангельска до г. Мезени.**

Архангельская губ.: Губернскій (54).

11. **Устройство зимнихъ оленьихъ дорогъ отъ города Колы до Югорскаго Шара и до Щугора.**

Архангельская губ.: Губернскій (54).

12. Соединеніе грунтовой дорогой Пинежскаго уѣзда черезъ село Суру на село Борецкое съ Шенкурскимъ уѣздомъ.

Архангельская губ.: Губернскій (54)—**при достаточности средствъ на устройство дорогъ.**

13. Соединеніе грунтовой дорогой города Архангельска съ Мудьюгой.

Архангельская губ.: Губернскій (54).

14. Соединеніе города Кеми съ Кандалакшей.

Архангельская губ.: Губернскій (54).

15. Соединеніе города Александровска съ Восточнымъ и Западнымъ Мурманомъ.

Архангельская губ.: 1) Губернскій (54)—**при достаточности средствъ.** 2) Александровскій (145).

16. Исправленіе существующей дороги отъ города Шенкурска до Шихановки.

Архангельская губ.: Шенкурскій (245).

Въ Астраханской губерніи.

17. Упорядоченіе грунтовыхъ дорогъ между селомъ Никольскимъ и селомъ Болхунами и между городомъ Енотаевскомъ и селомъ Харабалями.

Астраханская губ.: Енотаевскій (99).

18. Сооруженіе грунтовой дороги по Сѣверному побережью Каспійскаго моря черезъ городъ Красный Яръ и земли Внутренней Киргизской орды.

Астраханская губ.: Красноярскій (163, 184).

19. Расширеніе скотопрогоннаго тракта изъ города Царицына на село Ремонтное и далѣе на города Ростовъ и Ставрополь.

Астраханская губ.: Черноярскій (305).

Въ Пермской губерніи.

20. Проведеніе грунтовой дороги: Чердынь—Пянтегъ—Чураки Усть—Зула.

Пермская губ.: Чердынскій (488).

В. Желательно сооруженіе мостовъ.

Въ Витебской губерніи.

1. Сооруженіе моста въ городѣ Полоцкѣ черезъ Западную Двину или устройство коннаго проѣзда по строящемуся мосту Бологое—Сѣдлецкой желѣзной дороги.

Витебская губ.: Лепельскій (336).

2. Сооруженіе моста черезъ рѣку Уллу въ мѣстечкѣ Бочейковѣ.

Витебская губ.: Лепельскій (336).

Въ Подольской губерніи.

3. Сооруженіе мостовъ въ Дзыговомъ Бродѣ на рѣкахъ Руссавѣ и Тростянцѣ и на военно-маршрутной дорогѣ между мѣстечками Черневцами и селеніемъ Березовкой.

Подольская губ.: Ямпольскій (1062, 1067).

Въ Уфимской губерніи.

4. Сооруженіе моста черезъ рѣку Бѣлую у города Уфы.

Уфимская губ.: Уфимскій У. (346—347).

Глава II. Правовыя условія дорожнаго дѣла.

Дѣйствующіе законы о мѣстныхъ путяхъ сообщенія помѣщены, главнымъ образомъ, въ Уставѣ Путей Сообщенія (Сводъ Зак., Т. XII, ч. 1, изд. 1857 г., съ Сводн. Продолж. 1893 г.) и въ Уставѣ о земскихъ повинностяхъ (Т. IV, кн. 2-ая, изд. 1899 г. съ Продолж. 1902 г.), частью же находятся также въ Общемъ Учрежденіи Губернскомъ и Положеніи о Губернскихъ и Уѣздныхъ Земскихъ Учрежденіяхъ (Т. II, ч. 1, изд. 1892 г., съ Сводн. Продолж. 1895 г.), въ Уставѣ Лѣсномъ (Т. VIII, ч. 1, изд. 1893 г., съ Продолж. 1895 г.), въ Положеніи о сельскомъ состояніи (Т. IX, Особое Приложеніе къ законамъ о состояніяхъ, изд. 1902 г.), въ Законахъ Гражданскихъ и Межевыхъ (Т. X, ч. 1, изд. 1900 г., съ Продолж. 1902 г. и ч. 2, изд. 1893 г., съ Сводн. Продолж. 1902 г.), въ Уставѣ Врачебномъ (Т. XIII, кн. 2, изд. 1892 г., съ Сводн. Продолж. 1895 г.) и въ Уложеніи и въ Уставѣ о Наказаніяхъ (Т. XV, изд. 1885 г., съ Сводн. Продолж. 1902 г.).

Достаточность существующихъ законоположеній для упорядоченія дорожнаго дѣла и желательность лишь нѣкоторыхъ, частичныхъ, измѣненій закона [31]).

Значительное число заключающихся въ Сводѣ Законовъ постановленій по дорожной части привело авторовъ нѣкоторыхъ докладовъ и нѣсколько Комитетовъ къ выводу, что для упорядоченія дорожнаго дѣла достаточно существующихъ законоположеній, и желательно только болѣе точное ихъ исполненіе. «Въ отношеніи путей сообщенія,—говорится въ одномъ изъ докладовъ по Рославльскому Комитету Смоленской губерніи,—ширина полотна, гатей, состояніе дорогъ въ законѣ точно указаны, равно какъ указано, на чьей обязанности лежитъ ихъ исправное содержаніе, а на дѣлѣ дороги, въ особенности проселочныя, не проѣздны, и отвѣтственности за это никто не подвергается, а если и бываютъ исключительные тому примѣры, то рѣдко, и они не вліяютъ на общее состояніе дѣла» (Смоленская, II, 177). Такія же мнѣнія приведены въ Трудахъ еще нѣкоторыхъ другихъ Комитетовъ, при чемъ, однако, на ряду съ этими мнѣніями высказываются нерѣдко пожеланія о принятіи такихъ мѣръ къ улучшенію той или иной стороны дорожнаго дѣла, которыя могутъ быть осуществлены въ дѣйствительности лишь съ измѣненіемъ законодательства. Такъ, напримѣръ, Могилев-

скій Губернскій Комитетъ присоединяетъ къ вышеуказанному выводу пожеланіе объ измѣненіи установленной въ законѣ ширины дорогъ (Могилевская, 10); Ошмянскій Комитетъ Виленской губерніи—объ измѣненіи ширины дорогъ, установленіи требованій о содержаніи санныхъ дорогъ и новомъ болѣе равномѣрномъ распредѣленіи бремени по содержанію дорогъ между государствомъ и заинтересованными учрежденіями (Виленская, 146—150); Петергофскій Комитетъ С.-Петербургской губерніи присоединяетъ указаніе на желательность разработки общаго вопроса о правѣ владѣльцевъ земли закрывать лишнія проселочныя дороги (С.-Петербургская, 61); затѣмъ въ Трудахъ какъ вышеназванныхъ, такъ и нѣкоторыхъ другихъ Комитетовъ выражается общая мысль о необходимости усиленія надзора за состояніемъ дорогъ, при чемъ Комитеты неземскихъ западныхъ губерній единогласно высказываются за реорганизацію нынѣшнихъ совѣщательныхъ дорожныхъ комиссій и учрежденіе постоянныхъ должностей дорожныхъ депутатовъ, избираемыхъ изъ числа мѣстныхъ землевладѣльцевъ.

Особое мнѣніе по вопросу о пересмотрѣ дорожнаго законодательства выражено Ржевскимъ Комитетомъ Тверской губерніи. Не отрицая, что существующіе законы о мѣстныхъ дорогахъ устарѣли, такъ какъ Уставъ Путей Сообщенія, изданный еще до появленія желѣзныхъ дорогъ, содержитъ въ себѣ много правилъ, не соотвѣтствующихъ условіямъ современной жизни, рѣзко измѣнившейся подъ вліяніемъ развитія парового транспорта въ направленіи отъ натуральнаго хозяйства къ денежному, и въ частности признавая, что такіе важные вопросы, какъ классификація дорогъ по степени ихъ значенія, опредѣленіе ширины дорожной полосы и даже самое право пользованія дорогами, а равно порядокъ регистраціи проселочныхъ путей требуютъ еще дальнѣйшей законодательной разработки,— Комитетъ, тѣмъ не менѣе, полагаетъ, что самая совершенная законодательная нормировка не въ состояніи гарантировать полный практическій успѣхъ дѣла. Исходя изъ этихъ соображеній и въ виду невозможности для земства затратить сотни милліоновъ, потребныя для дѣйствительнаго улучшенія дорогъ, а также въ виду малочисленности нынѣшняго состава земскихъ исполнительныхъ органовъ, Комитетъ, съ своей стороны, высказался не только противъ обязательной передачи при настоящихъ условіяхъ въ вѣдѣніе земства всѣхъ мѣстныхъ дорогъ, но и противъ всякой, вообще, коренной ломки дорожнаго дѣла законодательнымъ путемъ, признавъ желательной лишь децентрализацію дорожнаго хозяйства по усмотрѣнію, впрочемъ, самихъ земскихъ учрежденій (Тверская, 365—366).

Необходимость коренного пересмотра дѣйствующаго дорожнаго законодательства, въ виду его устарѣлости и несоотвѣтствія современнымъ потребностямъ [32]).

Въ противоположность приведеннымъ сужденіямъ рядъ другихъ Комитетовъ съ полною опредѣленностью указываетъ на неотложную необходимость коренного пересмотра устарѣвшаго дорожнаго законодательства, совершенно не отвѣчающаго современнымъ требованіямъ дорожнаго дѣла.

По мнѣнію С.-Петербургскаго Губернскаго Комитета, составленный въ сороковыхъ годахъ минувшаго вѣка Уставъ Путей Сообщенія въ настоящее время не удовлетворяетъ болѣе цѣли: номенклатура дорогъ, дѣленіе ихъ по разрядамъ, опредѣленіе ширины, отнесеніе къ вѣдѣнію различныхъ учрежденій и т. п. настолько устарѣли, что фактически примѣненіе Устава совершенно невозможно (С.-Петербургская, 11—12). Московскій Губернскій Комитетъ признаетъ, что недостатки въ организаціи дорожнаго дѣла, зависящіе отъ неудовлетворительности дѣйствующаго дорожнаго законодательства, вредно отзываются на интересахъ сельскохозяйственной промышленности, существенно задерживая ея развитіе, при чемъ особенно невыгодно организовано содержаніе дорогъ мѣстнаго значенія — проселочныхъ и подъѣздныхъ путей (Московская, 9). Въ томъ же смыслѣ высказываются и многіе другіе Комитеты, отмѣчающіе устарѣлость и несоотвѣтствіе современнымъ потребностямъ тѣхъ или иныхъ правовыхъ нормъ по дорожному дѣлу.

На ряду съ указаніемъ самаго факта приводятся и объясненія указаннаго явленія. «До проведенія желѣзныхъ дорогъ,— говорится въ одномъ изъ докладовъ въ Трудахъ Комитетовъ Тверской губерніи,—грунтовые пути сообщенія играли въ государственной и мѣстной жизни большое значеніе. Стратегическія соображенія, торговля, почтовое сообщеніе, сношенія населенія съ почтовыми станціями и уѣздныхъ городовъ съ губернскими и между собою, — все это требовало наличности извѣстной сѣти вполнѣ благоустроенныхъ дорогъ. Чѣмъ больше значенія въ государственномъ отношеніи имѣла извѣстная дорога, тѣмъ больше вниманія и средствъ удѣлялось ей. Сообразно съ указаннымъ назначеніемъ законъ (Св. Зак., т. XII, ч. I., ст. 10) подраздѣлилъ всѣ существующія въ государствѣ дороги на 5 классовъ, а именно: 1) дороги главныхъ сообщеній, 2) дороги большихъ сообщеній, 3) дороги обыкновенныхъ почтовыхъ сообщеній изъ губерніи въ губернію, 4) дороги уѣздныхъ почтовыхъ и торговыхъ сообщеній, 5) дороги сельскія и полевыя. Для каждаго класса дорогъ закономъ былъ установленъ извѣстный типъ устройства и указанъ источникъ средствъ для содержанія. Съ проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ и измѣненіемъ строя мѣстной жизни, вся эта установленная закономъ классификація и группировка потеряла прежнее значеніе, но въ то же время не было установлено, сообразно условіямъ совре-

менности, новыхъ формъ дорожнаго дѣла, а если что въ этомъ отношеніи и предпринималось, то не получило должной законченности» (Тверская, 330). На основаніи изложенныхъ соображеній многіе Комитеты считаютъ пересмотръ дорожнаго законодательства не только необходимымъ, но и совершенно неотложнымъ, и высказываются даже за немедленное принятіе нѣкоторыхъ, хотя бы частичныхъ, мѣръ, впредь до завершенія общаго пересмотра, причемъ, главнымъ образомъ, имѣютъ въ виду открытіе для общаго пользованія новыхъ подъѣздныхъ путей и получившихъ болѣе крупное значеніе проселочныхъ дорогъ (Псковская, 35; Херсонская, 296 и др.).

Желательность принятія во вниманіе, при пересмотрѣ дорожнаго законодательства, мнѣній земствъ и сельскихъ хозяевъ и необходимость предоставленія мѣстнымъ учрежденіямъ права издавать обязательныя постановленія въ развитіе законоположеній о дорогахъ 33).

Указывая на необходимость пересмотра дорожнаго законодательства, нѣкоторые Комитеты выражаютъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, пожеланія, чтобы при этомъ пересмотрѣ были приняты во вниманіе мнѣнія земствъ и сельскихъ хозяевъ; другіе же Комитеты заявляютъ, что вопросъ о мѣстныхъ путяхъ сообщенія не можетъ быть вовсе регламентированъ единообразно для всей Россіи, и что поэтому необходимо предоставить земскимъ и замѣняющимъ ихъ учрежденіямъ право издавать обязательныя постановленія по дорожной повинности, въ зависимости отъ мѣстныхъ условій (Тверская, 312). О желательности, по мнѣнію Комитетовъ, развитія и дополненія общаго дорожнаго закона подробными мѣстными правилами было уже, впрочемъ, упомянуто въ первой главѣ, при изложеніи сужденій Комитетовъ о мѣрахъ къ улучшенію грунтовыхъ дорогъ.

Переходя къ изложенію сужденій мѣстныхъ Комитетовъ о недостаткахъ и пробѣлахъ отдѣльныхъ частей дѣйствующаго дорожнаго законодательства, необходимо раньше всего выдѣлить спеціально юридическіе вопросы дорожнаго дѣла; имъ и будетъ посвящена настоящая глава.

Несоотвѣтствіе современнымъ потребностямъ, неполнота и противорѣчивость постановленій закона о правѣ собственности на землю подъ дорожными полосами 34).

Среди этихъ вопросовъ особое значеніе придается Комитетами несоотвѣтствію современнымъ потребностямъ, неполнотѣ и частью даже противорѣчивости постановленій закона о правѣ собственности на землю подъ дорожными полосами и о правѣ свободнаго пользованія мѣстными дорогами, какъ общественными путями сообщенія. Выше уже была приведена статья 10 Устава Путей Сообщенія о раздѣленіи дорогъ на 5 классовъ или разрядовъ. Изъ числа этихъ разрядовъ дороги первыхъ четырехъ классовъ, какъ видно изъ сопоставленія названной статьи съ другими статьями того же Устава (ст. ст. 890, 891 и др.), а также со статьями 434 и 449 Законовъ Гражданскихъ, признаются большими дорогами, то-есть путями сообщенія общаго пользованія, и содержаніе ихъ отнесено: дорогъ I класса—на счетъ государственныхъ средствъ и

дорогъ (не шоссированныхъ) II, III и IV класса—на счетъ земскихъ повинностей. Въ отношеніи большихъ дорогъ получаетъ, такимъ образомъ, значеніе лишь вопросъ о правѣ собственности на дорожную полосу, пріобрѣтающій въ настоящее время особую важность въ виду возникающихъ на мѣстахъ предположеній о суженіи этихъ дорогъ и объ измѣненіи ихъ направленія, съ цѣлью выпрямленія и сокращенія разстояній. Согласно ст. 406 т. X ч. I, къ имуществамъ, не принадлежащимъ никому въ особенности и составляющимъ государственную собственность, относятся, кромѣ казенныхъ земель, также морскіе берега, озера, судоходныя рѣки, ихъ берега и большія дороги. «Между тѣмъ,—указывается въ одномъ докладѣ Одесскаго Уѣзднаго Комитета,—уже давно въ рѣшеніяхъ Гражданскаго Кассаціоннаго Департамента Сената (1882 г. № 90, 1885 г. № 86) проводилось положеніе, что полоса земли подъ большими дорогами принадлежитъ придорожнымъ владѣльцамъ, но ихъ право собственности только ограничено общимъ пользованіемъ, пока будетъ существовать дорога». Положеніе это, по мнѣнію автора доклада, не согласно ни съ буквальнымъ смысломъ 406 ст. т. X ч. I, ни съ историческимъ ходомъ развитія у насъ частной собственности. Поэтому и въ виду важнаго практическаго значенія подобнаго рѣшенія, при упраздненіи многихъ почтовыхъ трактовъ, сохраняющихъ, впрочемъ, значеніе въ качествѣ торговыхъ и проселочныхъ дорогъ, а также въ виду предположеній о сдачѣ въ аренду освобождающихся, за сокращеніемъ ширины дорогъ, полосъ земли, съ цѣлью увеличенія дорожныхъ ресурсовъ, нѣкоторыми земствами еще съ 70-хъ годовъ былъ возбужденъ вопросъ о признаніи за ними права собственности и распоряженія освобождающимися изъ подъ дорогъ участками (Херсонская, 292 — 296). Новѣйшій законъ 2 іюля 1899 года разрѣшилъ, однако, этотъ вопросъ въ противоположномъ ходатайствамъ смыслѣ, установивъ, что земля подъ дорогами общаго пользованія, остающаяся свободною вслѣдствіе ихъ упраздненія или суженія, поступаетъ безвозмездно въ распоряженіе смежныхъ владѣльцевъ, если учрежденіе, въ вѣдѣніи коего дорога находилась, не представитъ доказательствъ, что эта земля была пріобрѣтена подъ дорогу установленнымъ порядкомъ (т. X, ч. I, ст. 435[1]). «Такое рѣшеніе закона,—замѣчаетъ авторъ одного доклада по Суджанскому Комитету Курской губерніи,—приведетъ къ тому, что ни о перемѣнѣ направленія дорогъ, ни о суженіи ихъ подниматься вопросовъ не будетъ, такъ какъ иначе, въ особенности при перемѣнѣ направленія дороги, земству пришлось бы не только безвозмездно отдать старую дорогу, но и пріобрѣсти по дорогой цѣнѣ полосу земли подъ новый путь. Между тѣмъ частные владѣльцы и крестьянскія

общества право на эту землю, въ сущности, давно утеряли, такъ какъ повинностей и выкупныхъ платежей за нее не платятъ, въ надѣлъ она не вошла, и отъ исключительнаго фактическаго пользованія ею владѣльцы давно отказались; тѣхъ же фамилій, у которыхъ 120 лѣтъ тому назадъ земля подъ дороги безвозмездно отрѣзывалась, можетъ и не находиться болѣе въ уѣздѣ. Да и само населеніе уже давно считаетъ транспортныя дороги, по мѣстному названію шляхи, казенными. Кромѣ того, на основаніи инструкціи по генеральному межеванію, въ царствованіе Екатерины II землевладѣльцамъ прирѣзывались участки изъ казенныхъ земель въ вознагражденіе за земли, отходившія подъ большія дороги установленной ширины» (Курская, 638).

На основаніи приведенныхъ соображеній, авторы упомянутыхъ докладовъ и нѣкоторые Комитеты пришли къ заключенію о необходимости признанія грунтовыхъ дорогъ общаго пользованія общественною (государственною) собственностью и о желательности предоставленія завѣдующимъ дорогами учрежденіямъ права сдачи въ аренду или эксплоатаціи инымъ образомъ свободныхъ полосъ дороги, съ цѣлью увеличенія средствъ на дорожные расходы (Кіевская, 240, 469, 502—503; Херсонская, 295).

Особое мнѣніе по разсматриваемому вопросу высказано было Грайворонскимъ Комитетомъ Курской губерніи, признавшимъ желательнымъ, чтобы при уменьшеніи существующей ширины транспортныхъ дорогъ отрѣзки дорожной полосы поступали въ собственность смежныхъ владѣльцевъ, съ тѣмъ, однако, условіемъ, чтобы послѣдніе обязаны были за это привести въ надлежащій проѣзжій видъ участокъ дороги въ предѣлахъ своихъ владѣній. Мнѣніе это не было, впрочемъ, поддержано Губернскимъ Комитетомъ, находившимъ, что цѣнность земли не достигла еще въ Курской губерніи такой высоты, чтобы было экономически выгодно на счетъ отрѣзанной полосы земли содержать суженную дорогу въ исправномъ видѣ (Курская, 3, 110—111, 120). Затѣмъ еще Бердичевскій Комитетъ Кіевской губерніи и Кролевецкій Черниговской полагали, что лишнюю землю изъ-подъ дорогъ слѣдуетъ продать сопредѣльнымъ съ дорогами владѣльцамъ по существующимъ цѣнамъ или установленнымъ таксамъ. При этомъ Бердичевскій Комитетъ мотивировалъ справедливость въ этомъ случаѣ продажи земли, а небезвозмездной уступки смежнымъ владѣльцамъ, какъ этого требуетъ законъ 2 іюля 1899 г., тѣмъ, что со времени перваго устройства дорогъ прошло не менѣе 75 лѣтъ, въ теченіе которыхъ имѣнія переходили изъ рукъ въ руки, при чемъ новые пріобрѣтатели за отошедшую подъ дороги землю, конечно, не платили (Кіевская, 324). Кролевецкій же Комитетъ присоединилъ къ своему мнѣнію

оговорку, что, если продажа дорожной полосы смежнымъ владѣльцамъ не состоится, то земля эта должна оставаться въ рукахъ земства и отнюдь не должна продаваться постороннимъ лицамъ, а въ особенности скупщикамъ земель (Черниговская, 269).

Неполнота и противорѣчивость дѣйствующаго законодательства о правѣ пользованія дорогами, какъ общественными путями сообщенія [35].

Еще менѣе удовлетворительно, по мнѣнію Комитетовъ, разрѣшенъ дѣйствующимъ законодательствомъ вопросъ о правѣ свободнаго пользованія дорогами, какъ общественными путями сообщенія. По силѣ ст. 434 т. X ч. I, право прохода и проѣзда по большимъ дорогамъ составляетъ общее пользованіе всѣхъ безъ изъятія, или, по терминологіи закона,—право участія общаго. Къ большимъ дорогамъ относятся, однако, какъ было уже упомянуто, лишь первые четыре разряда дорогъ. Что же касается дорогъ V разряда, то къ числу ихъ Уставомъ Путей Сообщенія безразлично отнесены какъ сельскія (по терминологіи ст. 10 Уст. Пут. Сообщ.), или проселочныя дороги (по терминологіи ст. 802 того же Устава), такъ и полевыя, при чемъ содержаніе тѣхъ и другихъ дорогъ возложено на обязанность владѣльцевъ и селеній, чрезъ дачи коихъ дороги пролегаютъ, но по мѣрѣ совершенной необходимости. Въ то же время, по ст. 449 т. X ч. I, полевыя дороги названы малыми дорогами, и пользованіе ими отнесено къ правамъ участія частнаго, такъ что ими могутъ пользоваться только сосѣдніе владѣльцы и притомъ лишь исключительно въ сельскохозяйственныхъ цѣляхъ. Относительно же юридическаго и общественнаго значенія дорогъ проселочныхъ ни въ законахъ, ни въ жизни не установилось достаточно опредѣленныхъ положеній.

Съ одной стороны, проселочныя дороги изъяты изъ вѣдѣнія земскихъ учрежденій и оставлены подъ надзоромъ одной полиціи, съ другой стороны, земскимъ учрежденіямъ предоставлено обращать губернскія и уѣздныя дороги въ проселочныя и, наоборотъ, проселочныя дороги переводить въ земскія (т. II, ч. I, Полож. о земск. учрежд., ст. 62). Далѣе, владѣльцамъ земель предоставляется, въ случаѣ надобности, занимать проходящія по ихъ дачамъ проселочныя дороги строеніями, распахивать и затоплять прудами, съ обязанностью лишь провести вмѣсто старой дороги новую, не въ дальнемъ отъ прежней разстояніи (Уст. Пут. Сообщ., ст. 891). Вмѣстѣ съ тѣмъ, признается, однако, и важное значеніе нѣкоторыхъ изъ проселочныхъ дорогъ для общаго пользованія, какъ это видно изъ ст. 804 Уст. Пут. Сообщ., согласно которой «изъ числа проселочныхъ дорогъ начальники губерній обращаютъ особенное вниманіе на тѣ, кои, простираясь отъ одной большой дороги до другой, соединяютъ ихъ между собою, или по коимъ нерѣдко случается проходить войскамъ, также на тѣ, которыя ведутъ къ какой-либо пристани, къ знатному селенію, отли-

чающемуся торговлею, ярмарками, фабриками или особою промышленностью, къ монастырю, посѣщаемому многими молельщиками, или вообще на тѣ, которыя, кромѣ взаимнаго сношенія сосѣдственныхъ селеній между собою, служатъ сообщеніемъ и лежащихъ въ отдаленности мѣстъ, по какимъ-либо особеннымъ къ тому причинамъ». Затѣмъ, по 405 ст. Законовъ Межевыхъ (т. X ч. 2), пространство подъ большими проселочными дорогами въ счетъ при исчисленіи земли по дачамъ и крѣпостямъ не полагается, между тѣмъ какъ полевыя дороги изъ счета удобной земли не исключаются.

На основаніи приведенныхъ соображеній авторъ одного изъ докладовъ, внесенныхъ въ Одесскій Комитетъ, приходитъ къ выводу, что въ законѣ предусмотрѣны, въ сущности, два разряда проселочныхъ дорогъ: однѣ изъ нихъ служатъ лишь для взаимнаго сношенія сосѣднихъ селеній, другія же предназначаются для общаго пользованія и потому должны быть изъяты изъ гражданскаго оборота и подведены подъ дѣйствіе правилъ о правѣ участія общаго. Между тѣмъ, постоянно происходящее на практикѣ смѣшеніе проселочныхъ дорогъ съ полевыми или малыми дорогами приводитъ ко многимъ юридическимъ и бытовымъ недоразумѣніямъ, вредно отражающимся на общественныхъ интересахъ. Въ особенности же ощущается вредъ такого смѣшенія дорогъ теперь, когда съ проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ, постройкой заводовъ и фабрикъ и возникновеніемъ новыхъ торговыхъ центровъ, съ одной стороны, оказалось упраздненнымъ большинство старыхъ почтовыхъ и другихъ большихъ трактовъ, а съ другой—многія проселочныя дороги пріобрѣли значеніе подъѣздныхъ путей съ постояннымъ большимъ движеніемъ, оставаясь въ то же время, юридически, малыми дорогами, предназначенными лишь для частнаго пользованія, со всѣми проистекающими отсюда правами для владѣльцевъ земель. «Неопредѣленность отношеній, вызываемая указанными пробѣлами законовъ о дорогахъ,—говоритъ авторъ доклада,—создаетъ много недочетовъ въ экономической жизни края. Есть мѣстности, которыя бываютъ недоступны для проѣзда въ теченіе 2—3 мѣсяцевъ въ году: иногда это происходитъ отъ разлитія рѣкъ, иногда же вслѣдствіе закрытія прежде существовавшихъ проселочныхъ дорогъ. Отъ этого такъ бываютъ тяжелы, неповоротливы и затруднительны всякія промышленныя и хозяйственныя наши предпріятія». «Было бы желательно,— заключаетъ докладъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и Одесскій Комитетъ,— чтобы проселочныя дороги были изъяты изъ гражданскаго оборота, признаны дорогами общаго пользованія и переданы въ вѣдѣніе земскихъ учрежденій» (Херсонская, 292—296).

Не разрѣшаетъ вопроса о правѣ на дорогу и разъясненіе Правительствующаго Сената, что для общаго пользованія, кромѣ боль-

шихъ дорогъ, должны быть открыты только такія проселочныя дороги, которыя показаны на планахъ спеціальнаго межеванія, такъ что владѣлецъ земли, хотя бы дорога черезъ его землю уже пролегала 20—30 лѣтъ, можетъ все-таки закрыть такую давностную дорогу, если она не значится на планѣ спеціальнаго межеванія. Какъ указывается въ одномъ докладѣ, принятомъ Рязанскимъ Уѣзднымъ Комитетомъ, на практикѣ указанное рѣшеніе Сената породило массу затрудненій и процессовъ. Съ одной стороны, множество селъ и деревень создалось уже послѣ спеціальнаго межеванія разныхъ дачъ, слѣдовательно, и соединяющихъ ихъ дорогъ не могло быть вовсе показано на планѣ спеціальнаго межеванія. Съ другой стороны, обнаружились и совсѣмъ уже недопустимыя явленія. «Одинъ землевладѣлецъ,—пишетъ авторъ доклада,—скупилъ по приговоромъ крестьянъ право на ихъ мѣстныя, давно открытыя для общаго пользованія, дороги и закрылъ ихъ, благодаря тому, что эти дороги не были показаны на планахъ спеціальнаго межеванія. Такимъ путемъ этотъ господинъ регулировалъ мѣстную сельскохозяйственную промышленность: когда крестьяне и, вообще, продавцы везли картофель къ нему, на его крахмальный заводъ, дорога открывалась, а когда кто-либо везъ этотъ картофель на заводъ сосѣда-землевладѣльца, дороги закрывались, сторожа никого не пускали, и, при необходимости объѣзда, дорога для конкурентовъ, слѣдовательно, удлинялась на нѣсколько верстъ». «Само собою разумѣется,— добавляетъ докладъ, — что нельзя дозволить всякому пользоваться свободнымъ проѣздомъ по чужимъ землямъ безъ разбора: здѣсь нужна норма, мѣра, строгое соотвѣтствіе между удобствомъ и необходимостью для массы мѣстнаго населенія, съ одной стороны, и между слишкомъ свободнымъ правомъ пользованія чужой собственностью, съ другой стороны; но все-таки думается, что въ этомъ дѣлѣ только одна формула—показаніе дороги на межевомъ планѣ— какъ-то не устраиваетъ мѣстную сельскохозяйственную жизнь вполнѣ справедливо и хорошо. Чувствуется, что этотъ вопросъ нужно болѣе подробно изслѣдовать, внести въ эти сложныя земельныя отношенія что-нибудь болѣе примиряющее, болѣе удобное, устраивающее интересы мѣстныхъ сельскохозяйственныхъ дѣятелей» (Рязанская, 438—439).

Насильственное проложеніе новыхъ дорогъ и въ особенности подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ, какъ послѣдствіе пробѣловъ законодательства о порядкѣ признанія дорогъ общественнаго пользованія 36).

Невыясненность въ законѣ порядка и условій, при которыхъ частныя дороги или даже полевыя тропы должны превращаться въ открытыя для всѣхъ пути сообщенія общаго пользованія, не помѣшала, однако, фактическому, иногда притомъ насильственному проложенію этихъ путей. «Въ Тамбовской губерніи, — пишетъ въ своемъ докладѣ предсѣдатель Кирсановской Земской Управы, — быстрое развитіе сѣти желѣзныхъ дорогъ произвело обычное въ

такихъ случаяхъ перемѣщеніе движенія товаровъ и хлѣба съ прежнихъ уѣздныхъ рынковъ на новыя желѣзнодорожныя станціи. А такъ какъ закона, обязывающаго владѣльцевъ земель нарѣзывать полотно для новыхъ дорогъ къ возникающимъ поселеніямъ и торговымъ пунктамъ, не оказалось, то эти новые проселки стали пролагаться путемъ долгой и упорной борьбы между владѣльцами земель и проѣзжающими. Первые, не желая допускать ѣзду по своимъ засѣяннымъ полямъ и лугамъ, стали рыть канавы вдоль и поперекъ и строить заставы; вторые стали падать въ канавы, ломать повозки и силой объѣзжать заставы. Послѣдствіемъ такихъ препятствій было проведеніе новыхъ дорогъ не по кратчайшему направленію, а часто въ объѣздъ» (Тамбовская, 212). «Не надо и говорить, — добавляетъ другой докладъ, — въ какомъ видѣ находятся эти самовольныя дороги, которыя нигдѣ на планахъ не значатся, которыхъ никто содержать не обязанъ, и самый проѣздъ по которымъ составляетъ проступокъ, предусмотрѣнный Уставомъ о наказаніяхъ, налагаемыхъ мировыми судьями. А между тѣмъ, по этимъ именно дорогамъ и проходитъ въ осеннее время большинство грузовъ: хлѣба, свекловицы, сахара и проч.» (Курская, 85).

Отсутствіе подъѣздовъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ, какъ послѣдствіе лишенія мѣстныхъ учрежденій права участія въ выборѣ направленія рельсовыхъ линій и мѣстъ расположенія грузовыхъ станцій [37].

Отмѣчая пробѣлы законодательства о порядкѣ признанія новыхъ дорогъ общаго пользованія и, въ частности, подъѣздныхъ путей къ вновь открывающимся желѣзнодорожнымъ станціямъ, Комитеты въ то же время указываютъ, какъ на одну изъ причинъ этого послѣдняго явленія, на лишеніе земскихъ учрежденій права участія въ выборѣ наиболѣе желательнаго, по мѣстнымъ условіямъ, направленія желѣзнодорожныхъ линій и мѣстъ расположенія грузовыхъ станцій. Существующая практика желѣзнодорожнаго строительства показываетъ, что при проведеніи желѣзныхъ дорогъ не только обходятся часто города и болѣе или менѣе значительные населенные пункты, но и отдѣльныя станціи устраиваются вдали отъ пересѣченія рельсоваго пути шоссейными и большими грунтовыми дорогами и нерѣдко ставятся прямо среди поля, независимо отъ того, возможно ли даже провести къ этому мѣсту хорошіе подъѣздные пути. «Если раньше, при проведеніи стратегическихъ дорогъ,—говорится, напримѣръ, по этому вопросу въ Трудахъ Арзамасскаго Комитета Нижегородской губерніи,—естественно было еще не особенно считаться съ потребностями того или иного встрѣчавшагося на пути желѣзнодорожной линіи рынка, то теперь, когда желѣзныя дороги, въ большинствѣ случаевъ, проводятся въ цѣляхъ удовлетворенія экономическихъ нуждъ населенія, рѣшительно становится непонятнымъ, какимъ образомъ значительные торговые или промышленные пункты остаются въ 5 или 10 верстахъ обойденными желѣзной дорогой, несмотря на доказанность крупныхъ

ихъ оборотовъ въ точныхъ цифрахъ. Такъ, городу Арзамасу и Арзамасскому уѣздному земству стоило большихъ усилій упросить провести Ромодановскую дорогу около г. Арзамаса, а не въ 6 верстахъ отъ него, какъ то предполагалось по проекту раньше. А теперь, черезъ 2—3 года, черезъ тотъ же городу Арзамасъ проводится уже вторая, Кыштымская дорога... Такое небрежное отношеніе къ старымъ рынкамъ влечетъ за собою разореніе многихъ на крупныя суммы и недешево обходится Правительству и земству въ дѣлѣ переустройства подъѣздныхъ путей сообщенія» (Нижегородская, 171). Вслѣдствіе приведенныхъ соображеній, Комитетами высказываются пожеланія объ установленіи въ законодательномъ порядкѣ требованія, чтобы при разрѣшеніи новыхъ желѣзныхъ дорогъ и выборѣ мѣстъ расположенія желѣзнодорожныхъ станцій запрашивались бы мнѣнія земствъ заинтересованныхъ губерній.

Произвольное отклоненіе отъ прямого направленія и удлиненіе владѣльцами земель проселочныхъ дорогъ [38].

Независимо отъ неполноты и неопредѣленности дѣйствующаго дорожнаго законодательства относительно открытія новыхъ дорогъ общаго пользованія, неправильно, по мнѣнію Комитетовъ, поставленъ также въ законѣ порядокъ измѣненій въ направленіяхъ преобладающей массы существующихъ дорогъ, именно дорогъ проселочныхъ. Между тѣмъ какъ измѣненіе направленія земскихъ дорогъ предоставлено лишь губернскимъ и уѣзднымъ земскимъ учрежденіямъ, по принадлежности, и требуетъ, кромѣ того, утвержденія губернатора (Полож. о Земск. Учрежд., ст.ст. 62 и 82), переводъ любой проселочной дороги съ одного мѣста на другое составляетъ частное право владѣльцевъ земель, ничѣмъ и никѣмъ не ограниченное, кромѣ требованія закона провести взамѣнъ старой дороги новую, не въ дальнемъ отъ прежней разстояніи и притомъ такъ, чтобы начало и окончаніе ея приходились на прежнюю дорогу въ предѣлахъ того же владѣнія (Уст. Пут. Сообщ., ст.ст. 891, 892). Послѣдствіемъ этого права являются извилистость грунтовыхъ дорогъ, а нерѣдко и значительное удлиненіе ихъ протяженія. «Наши дороги, — говорится въ одномъ докладѣ по Смоленской губерніи, — вьются такими причудливыми змѣйками, что однихъ этихъ крючковъ и объѣздовъ наберется на Руси не одинъ десятокъ тысячъ верстъ. Между тѣмъ, на ремонтъ этихъ крючковъ нужно затратить массу народнаго труда» (Смоленская, II, 223). Вынужденность, вслѣдствіе кривизны дорогъ, дѣлать излишніе объѣзды, до 10—15 и болѣе верстъ, констатируется въ Трудахъ и докладахъ многихъ Комитетовъ (Витебская, 120; Кіевская, 351, 1126; Таврическая, 106 и др.). Такое значительное и притомъ во многихъ случаяхъ невызываемое дѣйствительною необходимостью отклоненіе проселковъ отъ нормальнаго для каждой дороги кратчайшаго, по возможности, разстоянія между обслуживаемыми пунктами объясняется

разными причинами: или тѣмъ, что обыватели не знали, какъ провести проселокъ въ кратчайшемъ направленіи, или же тѣмъ, что при проведеніи дороги преслѣдовались цѣли, постороннія для прямого ея назначенія, — обходъ, напримѣръ, какого-нибудь поля или даже всего имѣнія, для чего дорога отводилась на его границу (Уфимская, 286). Между тѣмъ, кромѣ неудобствъ для проѣзжающихъ, съ удлиненіемъ дорогъ связанъ общій для всего народнаго хозяйства и притомъ немалый ущербъ, въ виду массы земли, безполезно пропадающей подъ лишними поворотами. По приведеннымъ соображеніямъ многіе Комитеты высказываются за необходимость исключенія изъ дорожнаго законодательства вышеуказанныхъ статей о правѣ владѣльцевъ земель измѣнять направленіе проселочныхъ дорогъ по своему усмотрѣнію и признаютъ желательнымъ принятіе мѣръ къ облегченію выпрямленія дорогъ съ большими круговыми объѣздами.

Несоотвѣтствіе современнымъ потребностямъ установленныхъ для ширины дорогъ нормъ и необходимость ихъ пересмотра мѣстными хозяйственными учрежденіями [39].

Много земли пропадаетъ также для сельскохозяйственной культуры вслѣдствіе чрезмѣрной, по мнѣнію многихъ Комитетовъ, ширины, установленной закономъ для мѣстныхъ дорогъ первыхъ четырехъ классовъ, а именно: 60 саж.—для дорогъ главныхъ сообщеній (государственныхъ) и 30 саж. — для дорогъ большихъ сообщеній и для губернскихъ и уѣздныхъ (почтовыхъ и торговыхъ) дорогъ (Уст. Пут. Сообщ., ст. 524). Еще большая ширина установлена для скотопрогонныхъ и солевозныхъ трактовъ, проходящихъ въ нѣкоторыхъ южныхъ, восточныхъ и степныхъ черноземныхъ губерніяхъ; ширина этихъ трактовъ, въ видахъ предоставленія корма для скота, должна составлять отъ 70 до 110 саж. и можетъ доходить даже до 2 верстъ при проходѣ трактовъ по пустопорожнимъ казеннымъ землямъ (Уст. Пут. Сообщ., ст. 529). Правда, въ самомъ законѣ существуютъ оговорки, понижающія вышеуказанныя нормы ширины обыкновенныхъ дорогъ съ 30 до 10 саж. для всѣхъ лѣсныхъ мѣстностей съ рѣдкимъ населеніемъ, а также для дорогъ четвертаго класса, «издавна запущенныхъ»; но согласно закону, довольствоваться 10-саженной шириной указанныхъ дорогъ слѣдуетъ лишь на первое время, и начальству губерній вмѣняется въ обязанность стараться о постепенномъ расширеніи оныхъ (ст.ст. 527, 530). Наконецъ, для дорогъ пятаго класса (сельскихъ или проселочныхъ) установлена ширина въ 3 саж., а въ лѣсныхъ мѣстностяхъ—въ 5 саж. (ст. 531).

Приведенныя нормы ширины дорогъ первыхъ четырехъ классовъ многіе Комитеты признаютъ чрезмѣрными для современнаго гужевого движенія, совершенно измѣнившаго свой характеръ съ проведеніемъ рельсовыхъ путей. Между тѣмъ, содержаніе столь широкихъ дорогъ въ исправности излишне обременяетъ населеніе; безъ

пользы отнимается также у земледѣлія значительная часть земельной площади. Наоборотъ, установленная закономъ 3-саженная ширина проселочныхъ дорогъ оказывается во многихъ случаяхъ недостаточной, въ особенности же когда прежній проселокъ превращается въ бойкій подъѣздной путь. Изложенныя соображенія приводятъ къ выводу о необходимости пересмотра всѣхъ существующихъ нормъ ширины дорогъ и установленія новыхъ, болѣе отвѣчающихъ современному значенію гужевыхъ путей сообщенія. Опредѣленіе новыхъ нормъ ширины дорогъ должно быть при этомъ возложено, по мнѣнію нѣкоторыхъ Комитетовъ, на мѣстныя хозяйственныя учрежденія — земства и замѣняющіе ихъ органы дорожнаго хозяйства въ губерніяхъ Западнаго края, такъ какъ только при такихъ условіяхъ можно ожидать достаточнаго соотвѣтствія новыхъ нормъ потребностямъ отдѣльныхъ районовъ.

Что же касается примѣрныхъ размѣровъ ширины дорогъ, то относительно ихъ различными Комитетами высказаны и различныя пожеланія. По мнѣнію однихъ, въ виду трудности проведенія и содержанія дорогъ и общаго малоземелья, высшей нормой ширины большихъ дорогъ должно быть принято 10 саж., а дорогъ малыхъ— 2 сажени и даже менѣе, чтобы возможно было только разъѣхаться двумъ пароконнымъ телѣгамъ (Олонецкая, 37, 40; Рязанская, 283). По мнѣнію же другихъ Комитетовъ, ширина большихъ дорогъ должна быть установлена въ 15 и даже до 20 саж. (Кіевская, 469), ширина же проселочныхъ дорогъ оставлена въ 3 саж. или же повышена до 5—6 и даже 10 саж. при проходѣ черезъ лѣса или глинистыя и черноземныя почвы (Кіевская, 633; Тульская, 498). Затѣмъ, частью Комитетовъ было выражено еще мнѣніе о желательности возстановленія въ прежней ширинѣ нѣкоторыхъ старыхъ скотопрогонныхъ трактовъ и другихъ мѣстныхъ дорогъ, подвергшихся захватамъ и запахиванію со стороны придорожныхъ владѣльцевъ (Астраханская, 87, 333; Воронежская, 16, 156; Харьковская, 30, 422; Черниговская, 388), а также было указано на необходимость производства общаго отграниченія дорогъ въ натурѣ и усиленія надзора за поддержаніемъ ихъ въ опредѣленной ширинѣ (Волынская, 104; Самарская, 280; Таврическая, 167 и др.).

Необходимость закрытія лишнихъ дорогъ и отсутствіе соотвѣтствующихъ постановленій объ этомъ въ дѣйствующемъ законодательствѣ 40).

Наконецъ, нѣкоторыми Комитетами отмѣчается вредъ, наносимый сельскохозяйственной промышленности излишнимъ количествомъ во многихъ мѣстностяхъ дорогъ, вообще, и проселочныхъ въ частности, идущихъ нерѣдко почти параллельно другъ другу на весьма близкомъ разстояніи. Объясненіе этого явленія заключается въ произвольномъ проложеніи у насъ новыхъ дорогъ проѣзжающими безъ какой-либо къ тому прямой необходимости. «Дорогъ у насъ много, а настоящей почти нѣтъ ни одной,—говорится

въ одномъ изъ докладовъ по Смоленской губерніи,—всякій ѣздитъ, куда ему вздумается и какъ вздумаетъ, ни у кого не спрашивая позволенія. Вы ѣдете дорогой, вдругъ—развѣтвленіе, и цѣлыхъ три пути въ одну и ту же деревню, а вѣдь ихъ нужно содержать ¾ года, зимой обсаживать ельникомъ, губя цѣлую уйму лѣса» (Смоленская, II, 223). Кромѣ того, такія произвольныя проселочныя дороги портятъ луга, межники и являются причиною появленія овраговъ. Эти лишнія дороги, а также нѣкоторые старые тракты, потерявшіе съ проведеніемъ новыхъ и болѣе усовершенствованныхъ дорогъ всякое значеніе, слѣдовало бы, по мнѣнію нѣсколькихъ Комитетовъ, закрыть, возвративъ земледѣлію значительную часть непроизводительно пропадающей теперь земельной площади. Но порядокъ закрытія существующихъ дорогъ, какъ и порядокъ признанія дорогъ новыхъ, не установленъ до сихъ поръ въ законѣ, и на этотъ важный пробѣлъ дѣйствующаго дорожнаго законодательства обращается многими Комитетами серьезное вниманіе.

Необходимость установленія опредѣленнаго порядка открытія новыхъ дорогъ, признанія частныхъ дорогъ путями сообщенія общаго пользованія и закрытія дорогъ, потерявшихъ значеніе [41]).

На основаніи изложенныхъ соображеній, всѣ Комитеты, обсуждавшіе вопросы о правѣ общаго пользованія дорогами и о порядкѣ открытія новыхъ и закрытія лишнихъ дорогъ, пришли къ однороднымъ выводамъ о неудовлетворительности и неполнотѣ дѣйствующихъ по этимъ предметамъ узаконеній и о необходимости безотлагательнаго пересмотра дорожнаго законодательства, въ смыслѣ установленія опредѣленнаго и яснаго порядка признанія однѣхъ дорогъ путями сообщенія общаго пользованія и упраздненія другихъ, потерявшихъ свое значеніе. При этомъ часть Комитетовъ находила, что разрѣшеніе вышеуказанныхъ вопросовъ должно быть предоставлено мѣстной административной власти, большинство же другихъ Комитетовъ полагало, что учрежденіями, призванными къ рѣшенію на практикѣ упомянутыхъ вопросовъ, должны быть уѣздныя земскія собранія, которымъ и слѣдуетъ поэтому предоставить право опредѣлять направленіе новыхъ дорогъ и постановлять о выпрямленіи старыхъ, разрѣшать проведеніе новыхъ дорогъ на концессіонныхъ началахъ, объявлять необходимыми для общаго пользованія существующія дороги, независимо отъ того, показаны ли онѣ на межевыхъ планахъ или нѣтъ, и, наконецъ, закрывать, по просьбѣ владѣльцевъ земель, проселочныя дороги, признанныя по мѣстнымъ условіямъ излишними. Утвержденіе постановленій земствъ по указаннымъ вопросамъ слѣдовало бы предоставить, по одному мнѣнію, губернаторамъ, съ сохраненіемъ за заинтересованными лицами, обществами и установленіями права обжалованія земскихъ постановленій въ Правительствующій Сенатъ (Пензенская, 11); по другому же мнѣнію, въ случаѣ возникновенія спора относительно той или другой дороги въ уѣздѣ, окончательное рѣшеніе вопроса должно

быть предоставлено Губернскому Земскому Собранію, а право кассаціонной инстанціи — Губернскому по земскимъ дѣламъ Присутствію (Курская, 488).

Необходимость систематическаго обслѣдованія существующихъ дорогъ, составленія списковъ ихъ и нанесенія на дорожныя карты 42).

Далѣе, въ цѣляхъ лучшаго выполненія земскими учрежденіями названныхъ задачъ, необходимы, по мнѣнію нѣкоторыхъ Комитетовъ, производство систематическаго обслѣдованія всѣхъ существующихъ дорогъ и затѣмъ составленіе списковъ тѣхъ дорогъ, которыя по своему значенію должны быть признаны дорогами общаго пользованія; по мнѣнію же другихъ Комитетовъ, необходимо нанесеніе всѣхъ мѣстныхъ дорогъ, большихъ и малыхъ, на спеціальные планы и карты уѣздовъ, при чемъ указывается на возможность пользованія въ этомъ дѣлѣ услугами Губернской Чертежной.

Желательность упрощенія и ускоренія существующаго порядка отчужденія земли подъ гужевыя дороги 43).

Въ связи съ вопросомъ объ открытіи новыхъ дорогъ Комитеты остановились также на нынѣшнемъ порядкѣ отчужденія земли изъ частнаго владѣнія какъ для проведенія новыхъ путей, такъ и для уширенія и выпрямленія существующихъ, въ чемъ встрѣчается необходимость при переустройствѣ и приспособленіи проселочныхъ дорогъ въ подъѣздные пути съ сильнымъ грузовымъ движеніемъ. Нынѣшняя процедура отчужденія признается Комитетами очень сложной, громоздкой и требующей много времени. Сперва приходится входить въ переговоры о добровольной уступкѣ и, если соглашеніе не состоится, хлопотать передъ высшимъ Правительствомъ о принудительномъ отчужденіи земли, требующемъ, въ свою очередь, соблюденія многихъ законодательныхъ формальностей. Объ облегченіи этихъ формальностей и установленіи упрощеннаго порядка открытія новыхъ дорогъ, по утвержденнымъ губернаторами постановленіямъ земскихъ собраній или, вообще, по распоряженію мѣстныхъ властей, высказаны пожеланія многими Комитетами. Частью Комитетовъ предлагается также распространить новый облегченный порядокъ занятія земель подъ дороги не только на всѣ земскіе пути сообщенія, но и на дороги частныя — шоссейныя и др., устраиваемыя землевладѣльцами, владѣльцами промышленныхъ заведеній, различными обществами и товариществами въ цѣляхъ какъ собственнаго пользованія, такъ и коммерческой эксплоатаціи, при соотвѣтственныхъ гарантіяхъ со стороны предпринимателей относительно обладанія необходимыми средствами и возможности проведенія дороги (Подольская, 888; Херсонская, 295 и др.).

Въ частности, относительно занятія подъ дороги казенныхъ земель указывается на сложность существующаго въ этомъ отношеніи порядка, требующаго въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ особаго разрѣшенія на отводъ земли со стороны центральнаго управленія, затѣмъ производства за счетъ земскихъ учрежденій съемки и составленія плана и т. п., на что уходятъ и денежныя средства

и много времени,— по свидѣтельству Губернскаго и Петрозаводскаго Комитетовъ Олонецкой губерніи, до двухъ и болѣе лѣтъ. Названные Комитеты высказываются поэтому за упрощеніе порядка отвода казенныхъ земель предоставленіемъ права соотвѣтствующихъ распоряженій мѣстнымъ казеннымъ управленіямъ, дѣйствующимъ по соглашенію съ земствами (Олонецкая, 37, 41, 258, 270). Относительно же отчужденія подъ гужевыя дороги частныхъ земель выясняется необходимость въ разрѣшеніи земскимъ учрежденіямъ занимать потребную полосу земли до производства всѣхъ формальностей по отчужденію, какъ это дѣлается при постройкѣ желѣзныхъ дорогъ (Орловская, 650).

Вопросъ о вознагражденіи владѣльцевъ за отходящія подъ дороги земли 44).

По вопросу о вознагражденіи за отчуждаемыя земли, его размѣрахъ и способахъ оцѣнки высказаны въ Комитетахъ различныя и частью даже противоположныя мнѣнія. Казенныя и удѣльныя земли признается возможнымъ занимать подъ дороги безъ вознагражденія (Ярославская, 12, 16); относительно же земель частныхъ владѣльцевъ и крестьянскихъ обществъ мнѣнія расходятся. По взглядамъ однихъ, отчужденіе земель подъ дороги слѣдуетъ производить безъ вознагражденія владѣльцевъ и сельскихъ обществъ, такъ какъ своего рода вознагражденіемъ является уже самый фактъ устройства хорошихъ дорогъ (Воронежская, 90). Было указано также на возможность предоставлеія владѣльцамъ земель и прямыхъ выгодъ отъ дорожной полосы—путемъ, напримѣръ, сохраненія за старыми владѣльцами исключительнаго права выпаса скота по обочинамъ или даже по всему полотну расширенныхъ до 10 саж. дорогъ, а также освобожденіемъ ихъ отъ уплаты налоговъ за отошедшую землю (Тульская, 498). Кромѣ того, были отмѣчены неудобства отчужденія земли въ полную собственность земства, хорошо сознаваемыя и землевладѣльцами, а именно возможность по упраздненіи тракта перехода отчужденной полосы въ чужія руки, при чемъ имѣніе, по которому проходила дорога, могло бы оказаться разрѣзаннымъ владѣніемъ посторонняго лица и, такимъ образомъ, обезцѣненнымъ. Въ силу этихъ соображеній нѣкоторые Комитеты считаютъ болѣе предпочтительнымъ установить лишь временный переходъ дорожной полосы во владѣніе земства— на время существованія дороги, для чего является необходимымъ пересмотръ узаконеній о временномъ пользованіи имуществами, такъ какъ въ настоящее время нотаріусы отказываются заключать такого рода безсрочные договоры (Орловская, 650). Въ виду же связанной, тѣмъ не менѣе, съ отходомъ земель жертвы для землевладѣльцевъ, признается желательнымъ установленіе максимума земли для принудительнаго занятія подъ дороги, по расчету на общую площадь каждаго отдѣльнаго владѣнія (Рязанская, 439).

Въ противоположность изложеннымъ мнѣніямъ другими лицами и нѣсколькими Комитетами было указано на необходимость платнаго отчужденія земли подъ дороги, въ особенности же надѣльной крестьянской земли, такъ какъ при малоземельѣ крестьянъ безплатный отводъ дорожной полосы является для нихъ крайне стѣснительнымъ (Кіевская, 640; Псковская, 222 (ср.)). Отмѣчается даже желательность пополненія крестьянамъ земли, отчужденной подъ дороги, путемъ пріобрѣтенія за счетъ Правительства соотвѣтствующаго количества земли у мѣстныхъ помѣщиковъ; другими же лицами предлагается вознаграждать крестьянъ за отходящую отъ нихъ полосу земли въ повышенномъ размѣрѣ—путемъ капитализаціи всего валового дохода отъ земли, такъ какъ денежныхъ расходовъ на ея обработку крестьяне не несутъ. Оба эти предложенія были, впрочемъ, отвергнуты Кіевскимъ Уѣзднымъ Комитетомъ, согласившимся съ высказаннымъ однимъ изъ его членовъ противоположнымъ мнѣніемъ, что слѣдуетъ не затруднять, а всемѣрно поощрять сооруженіе улучшенныхъ путей сообщенія, такъ какъ проведеніе ихъ благодѣтельно вліяетъ на всю мѣстность, вызывая, между прочимъ, и самое повышеніе цѣнности земли (Кіевская, 640, 641).

Способы оцѣнки отчуждаемой земли 45).

Относительно порядка производства оцѣнокъ и выдачи вознагражденія высказано было также нѣсколько мнѣній. Одно предложеніе сводилось къ выработкѣ опредѣленныхъ нормъ вознагражденія за подлежащую отчужденію подъ дороги землю съ тѣмъ, чтобы самое отчужденіе производилось затѣмъ сокращеннымъ порядкомъ, путемъ простого увѣдомленія подлежащаго учрежденія, что тотъ или иной участокъ признано нужнымъ отчудить для дорожныхъ надобностей за цѣну, опредѣленную по нормальной оцѣнкѣ (Московская, 683). По другому мнѣнію, принятому Малоархангельскимъ Комитетомъ Орловской губерніи, опредѣленіе вознагражденія за отчуждаемую землю должно быть предоставлено Окружнымъ Судамъ, такъ какъ вопросъ о вознагражденіи составляетъ несомнѣнно вопросъ гражданскаго права, а между тѣмъ существующій порядокъ опредѣленія вознагражденія особыми оцѣночными комиссіями является крайне медленнымъ и неудобнымъ (Орловская, 588, 651). Затѣмъ, указано было также на желательность сохраненія и существующаго способа оцѣнки спеціальными комиссіями, съ тѣмъ, однако, чтобы въ составъ этихъ комиссій въ западныхъ губерніяхъ входило не менѣе 2—3 мѣстныхъ землевладѣльцевъ, и чтобы были установлены гарантіи болѣе скорой и полной уплаты вознагражденія владѣльцамъ отчуждаемыхъ земель, съ немедленной выплатой впередъ хотя бы процентовъ съ безспорной части вознагражденія (Витебская, 237; Херсонская, 296).

Желательность установленія льготнаго порядка полученія строительныхъ дорожныхъ матеріаловъ съ казенныхъ и частныхъ земель 46).

Вслѣдъ за вопросомъ объ отчужденіи земель подъ дороги нѣкоторые Комитеты остановились также на вопросѣ о правѣ льготнаго полученія различныхъ строительныхъ дорожныхъ матеріаловъ— камня, песку, гравія, лѣса, валежнику и т. п. По мнѣнію этихъ Комитетовъ, отпускъ названныхъ матеріаловъ изъ казенныхъ дачъ долженъ производиться безплатно или, по крайней мѣрѣ, по весьма пониженной цѣнѣ, съ возможнымъ сокращеніемъ существующихъ для того формальностей. Такое нѣсколько усиленное привлеченіе казны къ дорожному дѣлу являлось бы актомъ простой справедливости, такъ какъ, владѣя во многихъ губерніяхъ обширными землями и лѣсами, вѣдомство Государственныхъ Имуществъ расходовало до сихъ поръ на содержаніе дорогъ менѣе всѣхъ другихъ землевладѣльцевъ. Кромѣ того, льготный отпускъ казеннаго лѣса уже установленъ для нѣкоторыхъ другихъ цѣлей, напримѣръ, для постройки церквей и школъ (Вятская, 16; Новгородская, 278; Московская, 71, 136; Харьковская, 206; Ярославская, 12, 16 и др.). Тотъ же порядокъ льготнаго полученія строительныхъ матеріаловъ, по мнѣнію нѣсколькихъ Комитетовъ, слѣдовало бы также распространить и на частныя земли, установивъ право дорожной администраціи на безплатное собираніе и добычу указанныхъ матеріаловъ на всѣхъ безъ исключенія земляхъ, въ извѣстномъ небольшомъ (до 50 саж.) разстояніи отъ дороги, съ тѣмъ лишь ограниченіемъ, чтобы при этомъ не причинялось ущерба полямъ, угодьямъ и постройкамъ владѣльцевъ (Витебская, 509—510; Курляндская, 72; Новгородская, 225; Псковская, 102). По мнѣнію же другихъ Комитетовъ, при отчужденіи матеріаловъ слѣдуетъ вознаграждать ихъ владѣльцевъ, но не по соглашенію съ ними, а по заранѣе установленной таксѣ (Московская, 683; Тульская, 138; Ярославская, 13, 16) *).

---

*) Согласно дѣйствующимъ узаконеніямъ (Т. XII, ч. 1 Уст. Пут. Сообщ., ст. ст. 551—556, 774 и 775, и Т. VIII, ч. 1, ст.ст. 262—273), строительные матеріалы отпускаются изъ казенныхъ и удѣльныхъ дачъ на устройство казенныхъ дорогъ безплатно, по сношенію Министра Путей Сообщенія съ Министромъ Государственныхъ Имуществъ; при добываніи же означенныхъ матеріаловъ на частныхъ земляхъ, владѣльцамъ ихъ опредѣляется вознагражденіе по „безобиднымъ цѣнамъ", устанавливаемымъ начальниками губерній обще съ предводителями дворянства, примѣнительно къ порядку, принятому при устройствѣ шоссе между столицами (законъ 29 марта 1834 г.). Для сооруженія земскихъ дорогъ изъ казенныхъ и удѣльныхъ дачъ отпускаются лѣсные матеріалы на общемъ основаніи, т. е. при привлеченіи ихъ, наравнѣ съ частными землями, къ натуральной дорожной повинности. Казенный лѣсъ отпускается также бывшимъ государственнымъ крестьянамъ для устройства проселочныхъ дорогъ, пролегающихъ по ихъ землямъ, если у нихъ своего лѣса не имѣется, и если изобиліе его, за мѣстнымъ потребленіемъ, то позволитъ; прочій же строительный матеріалъ (песокъ, фашины и т. п.) долженъ быть поставляемъ отъ тѣхъ самыхъ селеній, къ участкамъ коихъ принадлежитъ дорога.

Примѣч. составителя.

Наконецъ, въ Трудахъ трехъ Комитетовъ затронуты были вопросы о пользованіи сосѣдними съ дорогой землями для спуска на нихъ застоявшейся на дорогахъ воды, для устройства водоотводныхъ канавъ и постановки снѣговыхъ щитовъ. По второму изъ этихъ вопросовъ было указано на желательность предоставленія дорожнымъ органамъ права принудительнаго устройства канавъ на частныхъ земляхъ (Кіевская, 908); по вопросу о спускѣ воды было выражено пожеланіе о достиженіи соотвѣтствующаго соглашенія съ владѣльцами земель (Калужская, 285), вопросъ же объ установкѣ снѣговыхъ защитъ былъ снятъ съ обсужденія, какъ не представляющій значенія по мѣстнымъ условіямъ, въ виду рѣдкости снѣжныхъ заносовъ въ районахъ обсуждавшей вопросъ губерніи (Подольская, 83).

Вопросъ о пользованіи частными землями для устройства водоотводныхъ дорожныхъ сооруженій 47).

Въ заключеніе настоящей главы необходимо привести еще указанія нѣкоторыхъ Комитетовъ на недостаточность и неполноту дѣйствующихъ узаконеній относительно проложенія дорогъ частнаго пользованія для обезпеченія удобнаго проѣзда и прогона скота отъ вновь возникающихъ поселковъ и усадебъ къ существующимъ дорогамъ общаго пользованія, а также къ водопоямъ и различнымъ сельскохозяйственнымъ угодьямъ, когда эти послѣднія расположены черезполосно съ чужими владѣніями *).

Недостаточность и неполнота узаконеній относительно проложенія дорогъ частнаго пользованія отъ вновь возникающихъ поселковъ и усадебъ 48).

Вопросъ о лучшемъ обезпеченіи указанныхъ частныхъ сообщеній пріобрѣтаетъ, по мнѣнію Комитетовъ, въ настоящее время весьма серьезное значеніе, такъ какъ все возрастающая мобилизація земельной собственности приводитъ, при высокихъ цѣнахъ на землю, къ постоянному дробленію имѣній на болѣе мелкія владѣнія, оказывающіяся нерѣдко весьма плохо обезпеченными удобными проѣздами черезъ окружающія ихъ чужія земли. Особую же важность вопросъ этотъ представляетъ для мѣстностей съ хуторскимъ крестьянскимъ землепользованіемъ, напримѣръ, въ Лифляндской губерніи, для которой, по выраженію доклада Лифляндскаго общеполезнаго экономическаго общества, сѣть хорошихъ проселоч-

*) Согласно X т., ч. 1, ст.ст. 449—451, владѣльцы и поселяне имѣютъ право на проведеніе чрезъ постороннія дачи трехсаженныхъ малыхъ дорогъ для проѣзда къ своимъ угодьямъ и прогона скота къ водопоямъ. Гдѣ дорогъ нѣтъ, тамъ законъ предписываетъ назначать таковыя вновь и тоже трехсаженной ширины. Вышеприведенныя указанія Комитетовъ о пробѣлѣ въ дѣйствующемъ законодательствѣ относительно установленія проѣзда черезъ чужія владѣнія слѣдуетъ, такимъ образомъ, понимать въ томъ смыслѣ, что въ законѣ нѣтъ указаній *на установленіе удобныхъ, кратчайшихъ сообщеній* по чужимъ землямъ; на практикѣ же пользоваться длинными круговыми объѣздами для сельскихъ хозяевъ не представляется возможнымъ, вслѣдствіе чего населеніе вынуждается иногда по очень высокой цѣнѣ пріобрѣтать себѣ право проѣзда и прогона скота по черезполоснымъ чужимъ владѣніямъ, какъ на это указывается, напримѣръ, въ Трудахъ Переяславскаго Комитета Владимірской губерніи (Владимірская, 139, 140). *Примѣч. составителя.*

ныхъ дорогъ должна быть признана не только однимъ изъ самыхъ важныхъ средствъ укрѣпленія и увеличенія земельной доходности, но и жизненнымъ условіемъ для сельскаго хозяйства (Лифляндская, 107). Въ виду приведенныхъ соображеній нѣсколько Комитетовъ высказываются за точное указаніе въ законѣ о правѣ каждаго землевладѣльца имѣть свободный и кратчайшій доступъ къ своей землѣ и къ общественной дорогѣ, а также объ осуществленіи этого права на практикѣ, по мнѣнію однихъ Комитетовъ,—путемъ принудительнаго отчужденія необходимыхъ проѣздовъ; по мнѣнію же другихъ,—путемъ отвода ихъ на арендномъ началѣ, примѣнительно къ закону 20 мая 1902 г. объ устройствѣ канавъ и другихъ водоотводныхъ сооруженій на чужихъ земляхъ. Въ противоположность этимъ заключеніямъ Ахтырскій Комитетъ Харьковской губерніи пришелъ къ выводу о желательности уничтоженія установленнаго уже въ уставныхъ грамотахъ нѣкоторыхъ селеній права прохода и проѣзда черезъ помѣщичьи земли, находя это право крайне стѣснительнымъ для землевладѣльцевъ и притомъ неблагопріятно вліяющимъ на отношенія между ними и крестьянскимъ населеніемъ (Харьковская, 170).

Заключенія Комитетовъ.

Согласно приведеннымъ выше сужденіямъ мѣстные Комитеты пришли къ слѣдующимъ заключеніямъ.

I. По вопросу объ общемъ пересмотрѣ дѣйствующаго законодательства о мѣстныхъ путяхъ сообщенія.

1. Для упорядоченія дорожнаго дѣла, въ общемъ, достаточно существующихъ законоположеній, необходимы лишь наблюденіе за болѣе тщательнымъ ихъ выполненіемъ и измѣненіе нѣкоторыхъ законодательныхъ частностей.

Виленская губ.: 1) Ошмянскій (147—150)—**желательны лишь пересмотръ нормъ ширины дорогъ, установленіе требованій о содержаніи санныхъ дорогъ, болѣе равномѣрное распредѣленіе бремени по содержанію мѣстныхъ дорогъ и привлеченіе къ надзору мѣстныхъ выборныхъ.**

Ковенская губ.: 2) Поневѣжскій (114—115)—**желательны лишь болѣе справедливое распредѣленіе бремени по содержанію дорогъ и установленіе за ними надзора мѣстныхъ землевладѣльцевъ.**

2. Необходимъ коренной пересмотръ дѣйствующаго дорожнаго законодательства, въ виду несоотвѣтствія его современнымъ потребностямъ.

Владимірская губ.: 1) Ковровскій (53, 100).

Ковенская губ.: 2) Шавельскій (165, 176).

Костромская губ.: 3) Юрьевецкій (516).

Минская губ.: 4) Губернскій (4).

Московская губ.: 5) Губернскій (9).

Полтавская губ.: 6) Константиноградскій (292). 7) Полтавскій У. (731).

Псковская губ.: 8) Губернскій (35)—**впредь до общаго пересмотра необходимо частичное измѣненіе закона по вопросамъ о порядкѣ содержанія проселочныхъ дорогъ и проведенія новыхъ путей.** 9) Псковскій У. (263).

Костромская губ.: 3) Галичскій (350)— **желательно лишь усиленіе техническаго наблюденія за дорогами.**

Могилевская губ.: 4) Губернскій (10)— **желателенъ лишь пересмотръ существующихъ нормъ ширины дорогъ.**

С.-Петербургская губ.: 5) Петергофскій (61)—**желательно лишь установленіе права владѣльцевъ закрывать лишнія проселочныя дороги.**

Таврическая губ.: 6) Перекопскій (167)— **желательно лишь усиленіе надзора за сохраненіемъ ширины и направленія дорогъ.**

Тверская губ.: 7) Ржевскій (365—366)— **желательна лишь децентрализація дорожнаго управленія.**

Рязанская губ.: 10) Губернскій (18). 11) Спасскій (653).

С.-Петербургская губ.: 12) Губернскій (11—12). 13) Царскосельскій (72).

Саратовская губ.: 14) Аткарскій (308).

Тамбовская губ.: 15) Губернскій (9). 16) Кирсановскій (192).

Тверская губ.: 17) Губернскій (15, 76). 18) Корчевскій (312).

Тульская губ.: 19) Чернскій (498).

Херсонская губ.: 20) Александрійскій (194). 21) Одесскій (296) — **желательны впредь до общаго пересмотра признаніе проселочныхъ дорогъ путями сообщенія общаго пользованія и облегченіе законодательныхъ формальностей при отчужденіи земель подъ новыя дороги.**

Ярославская губ.: 22) Губернскій (16).

3. Желательно, чтобы при пересмотрѣ дорожнаго законодательства было принято во вниманіе мнѣніе земствъ и сельскихъ хозяевъ.

Бессарабская губ.: 1) Кишиневскій (288).
Воронежская губ.: 2) Коротоякскій (118).
Екатеринославская губ.: 3) Новомосковскій (232).
Псковская губ.: 4) Губернскій (35).
Смоленская губ.: 5) Вяземскій (74).

Таврическая губ.: 6) Днѣпровскій (47) — **вопросы о порядкѣ проведенія и содержанія трактовъ, въ виду перехода послѣднихъ изъ губерніи въ губернію, должны разрѣшаться съѣздами представителей губернскихъ и уѣздныхъ земствъ смежныхъ губерній извѣстнаго района.**

Тверская губ.: 7) Губернскій (15, 76) и 8) Корчевскій (312) — **вопросъ о путяхъ сообщенія не можетъ быть регламентированъ единообразно для всей Россіи, поэтому мѣстнымъ (земскимъ) учрежденіямъ должно быть предоставлено право издавать обязательныя постановленія по дорожной повинности, въ зависимости отъ мѣстныхъ условій.**

Херсонская губ.: 9) Одесскій (296).

Ярославская губ.: 10) Губернскій (16)—**наилучшая организація дорожнаго хозяйства должна быть разработана представителями науки и практики, совмѣстно съ земскими дѣятелями.**

II. По вопросу о пересмотрѣ юридической стороны дорожнаго дѣла.

1. Полосы земли подъ дорогами должны быть признаны общественной (публичной) собственностью, и земскимъ, а также замѣняющимъ ихъ мѣстнымъ хозяйственнымъ, учрежденіямъ должно быть предоставлено право распоряженія отрѣзками земли отъ суживаемыхъ или переводимыхъ на другое мѣсто дорогъ.

Кіевская губ.: 1) Бердичевскій (324) — **для продажи отрѣзковъ придорожнымъ владѣльцамъ, съ обращеніемъ выручки въ уѣздные дорожные капиталы.** 2) Васильковскій (240)—**для сдачи свободной полосы въ аренду.** 3) Каневскій (469)—**для сдачи свободной полосы въ аренду, съ обращеніемъ доходовъ на содержаніе дорогъ.**

Курская губ.: 4) Грайворонскій (111)—**для передачи отрѣзковъ въ собственность придорожныхъ владѣльцевъ, съ возложеніемъ на нихъ за это обязанности привести въ проѣзжій видъ остающуюся дорожную полосу въ предѣлахъ ихъ владѣній.**

Оренбургская губ.: 5) Губернскій (31)—**для сдачи излишковъ земли въ аренду.**

Черниговская губ.: 6) Кролевецкій (269)—**для продажи лишней дорожной полосы смежнымъ владѣльцамъ или для употребленія ея на нужды земства.**

2. При пересмотрѣ дорожнаго устава, необходимо установить опредѣленный и ясный порядокъ открытія новыхъ дорогъ, признанія существующихъ частныхъ дорогъ путями сообщенія общаго пользованія и закрытія дорогъ, потерявшихъ общественное значеніе.

Архангельская губ.: 1) Шенкурскій (245—246).

Гродненская губ.: 2) Волковысскій (392) — **право перевода проселочныхъ дорогъ въ земскія должно принадлежать уѣзднымъ дорожнымъ коммиссіямъ.**

Екатеринославская губ.: 3) Павлоградскій (242) — **дороги должны быть изъяты изъ частной собственности и переданы въ распоряженіе земства.**

Казанская губ.: 4) Губернскій (11)—**право распоряженія проселочными дорогами, получившими значеніе путей сообщенія общаго пользованія, должно быть предоставлено земству.** 5) Лаишевскій (51—52).

Кіевская губ.: 6) Губернскій (16, 241) и 7) Каневскій (468)—**переводъ дорогъ изъ одного разряда въ другой и признаніе путей сообщенія общаго пользованія должны принадлежать земству.**

Ковенская губ.: 8) Губернскій (8) и 9) Тельшевскій (156) — **земствамъ должно быть предоставлено право давать концессіи на устройство мѣстныхъ дорогъ и мостовъ частными предпринимателями.**

Костромская губ.: 10) Кологривскій (377, 398)—**проведеніе новыхъ проселочныхъ дорогъ и упраздненіе части существующихъ должны производиться административнымъ порядкомъ.**

Курская губ.: 11) Губернскій (3), 12) Грайворонскій (111, 123) и 13) Новооскольскій (433, 488)—**обязать уѣздныя земства принимать въ свое завѣдываніе, по требованіямъ полиціи или частныхъ лицъ, всѣ болѣе важныя сельскія дороги мѣстнаго пользованія, предоставивъ, въ случаѣ возникновенія споровъ, окончательное рѣшеніе вопроса о степени важности той или иной дороги въ уѣздѣ Губернскому Земскому Собранію, при кассаціонныхъ правахъ Губернскаго по земскимъ дѣламъ Присутствія.**

Лифляндская губ.: 14) Юрьевскій (228)—**разногласія относительно закрытія мелкихъ дорогъ слѣдуетъ, до окончательнаго разрѣшенія компетентными присутственными мѣстами, подвергать обсужденію знающихъ мѣстныя условія свѣдущихъ лицъ.**

Минская губ.: 15) Минскій У. (185).

Московская губ.: 16) Звенигородскій (294) — **уѣзднымъ земскимъ собраніямъ должно быть предоставлено право ходатайствовать объ учрежденіи новыхъ дорогъ и измѣненіи направленія старыхъ.** 17) Коломенскій (416)—**всѣ мѣстныя дороги должны быть признаны общественною собственностью.**

Нижегородская губ.: 18) Арзамасскій (199)—**земству должно быть предоставлено право разграничивать дороги на общее и частное пользованіе.** 19) Макарьевскій (405—406)—**земству должно быть предоставлено право учреждать новыя дороги.**

Орловская губ.: 20) Малоархангельскій (587, 647—651) — **земству должны быть переданы всѣ мѣстныя дороги, имѣющія общественное значеніе; долженъ быть допущенъ концессіонный способъ постройки и эксплоатаціи подъѣздныхъ путей и предусмотрѣна возможность устройства дорогъ въ предѣлахъ смежныхъ губерній.**

Пензенская губ.: 21) Губернскій (11—12) — **право открытія новыхъ и закрытія лишнихъ дорогъ должно быть предоставлено уѣзднымъ земскимъ собраніямъ, постановленія которыхъ должны быть утверждаемы губернаторами.** 22) Нижне-Ломовскій (117) — **проведеніе новыхъ дорогъ должно разрѣшаться мѣстною административною властью.**

Подольская губ.: 23) Могилевскій (892) — **мѣстнымъ дорожнымъ управленіямъ должно быть предоставлено право разрѣшать частнымъ предпринимателямъ устройство дорогъ на концессіонныхъ началахъ**

Псковская губ.: 24) Губернскій (35)—**опредѣленіе сѣти дорогъ общаго пользованія губерніи и открытіе новыхъ дорогъ должны быть предоставлены мѣстнымъ учрежденіямъ.** 25) Великолуцкій (101) — **направленіе земскихъ и волостныхъ дорогъ должно опредѣляться уѣздными земскими собраніями, въ случаѣ же возникновенія споровъ,**

разрѣшеніе таковыхъ должно быть предоставлено особому уѣздному дорожному присутствію подъ предсѣдательствомъ уѣзднаго предводителя дворянства, изъ административныхъ властей, земскихъ представителей уѣзда и волостного старшины заинтересованной волости. 26) Островскій (232)—**право опредѣлять направленіе новыхъ дорогъ и выпрямленіе существующихъ должно быть предоставлено уѣздному земскому собранію.**

Рязанская губ.: 27) Губернскій (18)—**земскимъ учрежденіямъ должно быть предоставлено право признанія частныхъ дорогъ, хотя и не показанныхъ на планахъ спеціальнаго межеванія, необходимыми для общаго пользованія, съ указаніемъ минимальнаго количества земли, отходящаго подъ такія дороги безъ обязательнаго отчужденія отъ собственниковъ.** 28) Рязанскій У. (438—439, 446) — **установленіе новыхъ дорогъ и признаніе дорогъ частныхъ необходимыми для общаго пользованія должны быть предоставлены земскимъ учрежденіямъ, при чемъ закономъ долженъ быть опредѣленъ максимумъ земли, подлежащей принудительному занятію подъ дороги.**

Самарская губ.: 29) Бугурусланскій (291—292)—**земству должно быть предоставлено право давать концессіи на устройство дорогъ.** 30) Новоузенскій (379—393)—**право установленія обязательныхъ дорогъ общаго пользованія и устройство новыхъ должны быть предоставлены земству.** 31) Самарскій У. (438, 481) — **окончательное разрѣшеніе всѣхъ вопросовъ о дорогахъ общаго пользованія должно быть предоставлено земству.**

С.-Петербургская губ.: 32) Губернскій (12) и 33) Петергофскій (61)—**желательно предоставленіе владѣльцамъ земель права закрывать дороги, признанныя излишними земскими собраніями.**

Саратовская губ.: 34) Камышинскій (455)—**всѣ дороги общаго пользованія должны быть признаны общественною собственностью.**

Смоленская губ.: 35) Губернскій (121) — **земствамъ должно быть предоставлено право устраивать дороги концессіоннымъ порядкомъ и опредѣлять направленіе дорогъ, при утвержденіи плановъ губернаторами.** 36) Гжатскій (86) — **съ цѣлью выпрямленія дорогъ желательно предоставленіе земству права опредѣлять направленіе дорогъ, при утвержденіи дорожныхъ плановъ губернаторами.** 37) Юхновскій (297) — **земствамъ должно принадлежать право разрѣшать устройство дорогъ на концессіонныхъ началахъ.**

Таврическая губ.: 38) Ѳеодосійскій (265) — **право опредѣлять направленіе подъѣздныхъ путей должно принадлежать земству.**

Тамбовская губ.: 39) Кирсановскій (192, 212).

Тверская губ.: 40) Зубцовскій (241)—**установленіе и измѣненіе сѣти проселочныхъ дорогъ должны быть предоставлены земству.** 41) Корчевскій (312, 337, 338).

Тульская губ.: 42) Алексинскій (88) — **желателенъ переводъ въ разрядъ дорогъ общаго пользованія (земскихъ) болѣе важныхъ проселочныхъ дорогъ.** 43) Бѣлевскій (123)—**право проведенія новыхъ дорогъ, измѣненія направленія существующихъ и закрытія старыхъ дорогъ должно быть предоставлено земству.** 44) Крапивенскій (355)—**земству должно быть предоставлено право классификаціи дорогъ и перевода изъ одного разряда въ другой.** 45) Новосильскій (368—369, 383) — **уѣзднымъ земствамъ должно быть предоставлено право избирать болѣе важные пути, признавать дороги плановыми и проселочными и проводить новыя дороги.** 46) Тульскій У. (462)—**классификація дорогъ и переводъ ихъ изъ одного разряда въ другой должны быть предоставлены земству.**

Харьковская губ.: 47) Губернскій (53)—**дороги, ведущія по частнымъ землямъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ, должны быть признаны путями сообщенія общаго пользованія и переданы въ вѣдѣніе земства.** 48) Харьковскій У. (422) — **дороги должны быть классифицированы по степени ихъ грузоподъемности, взамѣнъ устарѣвшаго раздѣленія на классы, указанные въ законѣ.**

Херсонская губ.: 49) Одесскій (296)—**сельскія проселочныя дороги должны быть признаны путями сообщенія общаго пользованія, право частнаго пользованія должно быть сохранено только по отношенію къ полевымъ дорогамъ.**

Ярославская губ.: 50) Губернскій (16)—**право опредѣлять, какіе проселки должны быть признаны дорогами общаго пользованія, должно принадлежать земству.** 51) Романово-Борисоглѣбскій (196) — **необходимы урегулированіе направленія дорогъ между селеніями и раздѣленіе ихъ на плановыя и неплановыя.** 52) Ростовскій (218)—**желательно признать плановыми всѣ подъѣздные пути, ведущіе къ желѣзнымъ дорогамъ по ближайшему направленію.** 53) Ярославскій У. (233) — **желательно включеніе въ планы генеральнаго межеванія подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ.**

3. Необходимы новое распредѣленіе дорогъ на разряды, по систематическомъ обслѣдованіи нынѣшняго ихъ значенія, и составленіе списковъ всѣхъ дорогъ общаго пользованія.

Витебская губ.: 1) Губернскій (56). 2) Люцинскій (351, 352). 3) Невельскій (367). 4) Себежскій (508).

Гродненская губ.: 5) Волковысскій (392). 6) Гродненскій У. (432).

Кіевская губ.: 7) Губернскій (16). 8) Каневскій (468). 9) Кіевскій У. (635).

Ковенская губ.: 10) Поневѣжскій (117).

Новгородская губ.: 11) Валдайскій (211).

Пензенская губ.: 12) Губернскій (12).

Псковская губ.: 13) Губернскій (35).

Таврическая губ.: 14) Мелитопольскій (106).

Тверская губ.: 15) Зубцовскій (241).

Тульская губ.: 16) Губернскій (11). 17) Крапивенскій (355). 18) Тульскій У. (462).

Харьковская губ.: 19) Сумскій (353)—**также нанесеніе дорогъ на спеціальныя дорожныя карты.** 20) Харьковскій У. (422).

Ярославская губ.: 21) Губернскій (15) и 22) Романово-Борисоглѣбскій (196)—**также нанесеніе дорогъ на уѣздные планы.**

4. Желательно предоставить земствамъ заинтересованныхъ губерній извѣстную долю участія въ выборѣ направленія желѣзныхъ дорогъ какъ магистральныхъ, такъ и мѣстныхъ, а также въ избраніи мѣстъ расположенія желѣзнодорожныхъ станцій.

Воронежская губ.: 1) Острогожскій (145) — **при выдачѣ концессій на постройку желѣзныхъ дорогъ, имѣющихъ мѣстное значеніе.**

Костромская губ.: 2) Солигаличскій (497)—**также при выборѣ типа рельсоваго пути.**

Орловская губ.: 3) Губернскій (47—48). 4) Малоархангельскій (588, 651).

Псковская губ.: 5) Губернскій (35).

Рязанская губ.: 6) Губернскій (18). 7) Рязанскій У. (482).

Тульская губ.: 8) Губернскій (11).

5. Желательны лишеніе владѣльцевъ земель права перевода проселочныхъ дорогъ общаго пользованія съ одного мѣста на другое и принятіе мѣръ къ облегченію выпрямленія дорогъ съ большими круговыми объѣздами.

Витебская губ.: 1) Дриссенскій (320). 2) Себежскій (510).

Казанская губ.: 3) Губернскій (11). 4) Лаишевскій (52).

Кіевская губ.: 5) Бердичевскій (324). 6) Чигиринскій (1126).

Псковская губ.: 7) Островскій (232).

Саратовская губ.: 8) Аткарскій (307).

Смоленская губ.: 9) Гжатскій (86).

Таврическая губ.: 10) Евпаторійскій (63). 11) Мелитопольскій (106). 12) Перекопскій (167).

Ярославская губ.: 13) Губернскій (16). 14) Романово-Борисоглѣбскій (196).

6. Необходимъ пересмотръ существующихъ нормъ ширины дорогъ, въ виду измѣненія значенія гужевыхъ путей сообщенія.

А. Желательно установленіе новыхъ нормъ ширины дорогъ.

Волынская губ.: 1) Острожскій (186).

Казанская губ.: 2) Лаишевскій (52)—**увеличеніе ширины проселочныхъ дорогъ.**

Ковенская губ.: 3) Шавельскій (165, 176).

Минская губ.: 4) Минскій У. (185)—**уменьшеніе существующей ширины.**

Могилевская губ.: 5) Губернскій (10).

Тамбовская губ.: 6) Темниковскій (407)—**уменьшить ширину дорогъ.**

Харьковская губ.: 7) Лебединскій (269)—**расширеніе проселочныхъ дорогъ.**

Черниговская губ.: 8) Кролевецкій (269)—**уменьшить ширину дорогъ, въ особенности большихъ.**

Б. Желательныя нормы ширины дорогъ.

Астраханская губ.: 1) Астраханскій У. (87)—**необходимо отмежеваніе въ натурѣ установленной ширины скотопрогонныхъ трактовъ.** 2) Черноярскій (305) — **необходимо расширеніе большихъ трактовъ до размѣровъ, достаточныхъ для прокорма чумацкаго скота, съ устройствомъ на нихъ водопоевъ.**

Виленская губ.: 3) Ошмянскій (147)—**15 саженъ для почтовыхъ дорогъ.**

Витебская губ.: 4) Витебскій У. (150)—**2 сажени для полотна проселочныхъ дорогъ съ аршинными канавами по сторонамъ.** 5) Невельскій (367) — **3 сажени для волостныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей.** 6) Себежскій (510) — **2 сажени для полотна проселочныхъ дорогъ.**

Волынская губ.: 7) Заславскій (104)—**желательно сохраненіе узаконенной ширины дорогъ.**

Воронежская губ.: 8) Губернскій (16) и 9) Павловскій (156)—**желательно возстановленіе узаконенной ширины дорогъ.**

Екатеринославская губ.: 10) Павлоградскій (242)—**10 саженъ для подъѣздныхъ путей и 3 сажени для проселочныхъ дорогъ.**

Кіевская губ.: 11) Бердичевскій (324) — **5 и 8 сажени, считая и канавы, смотря по назначенію дорогъ.** 12) Васильковскій (364) - **сохранить установленную ширину грунтовыхъ дорогъ, ежегодно провѣряя ее.** 13) Каневскій (469) — **отъ 15 до 20 саж. для большихъ дорогъ.**

Костромская губ.: 14) Юрьевецкій (516)—**3 сажени для зимнихъ дорогъ.**

Курская губ.: 15) Губернскій (3)—**сохранить установленную ширину транспортныхъ дорогъ.** 16) Грайворонскій (111)—**10 саж. для транспортныхъ дорогъ.**

Могилевская губ.: 17) Оршанскій (112) — **произвести отчужденіе установленной ширины дорогъ, во избѣжаніе захватовъ.**

Нижегородская губ.: 18) Васильскій (237, 242)—**5 саж. для полотна и 5 саж. просѣкъ по обѣимъ сторонамъ дороги въ лѣсныхъ мѣстностяхъ.**

Олонецкая губ.: 19) Губернскій (38, 40) — **ширина, достаточная для разъѣзда двухъ пароконныхъ повозокъ.**

Оренбургская губ.: 20) Губернскій (31) — **желательно возстановленіе грунтовыхъ дорогъ въ ихъ границахъ.**

Рязанская губ.: 21) Пронскій (283)—**въ виду малоземелья необходимо отказаться отъ возстановленія 3-саженной ширины проселочныхъ дорогъ.**

Самарская губ.: 22) Бугурусланскій (280)—**желательно отграничить установленную ширину дорогъ.**

Таврическая губ.: 23) Губернскій (8) — **необходимо возстановить административнымъ порядкомъ законную ширину дорогъ.** 24) Мелитопольскій (106) — **10 саж. для болѣе значительныхъ дорогъ, 6 саж. для дорогъ между мелкими селами.** 25) Перекопскій (167)—**желательно сохранить установленную ширину дорогъ.**

Тамбовская губ.: 26) Моршанскій (324)—**желательно возстановить законную ширину скотопрогонныхъ трактовъ.**

Тульская губ.: 27) Чернскій (428)—**10 саж., вмѣсто 8, для проселочныхъ дорогъ.**

Харьковская губ.: 28) Сумскій (353) — **учредить особыя коммисіи для возстановленія законной ширины дорогъ.** 29) Харьковскій У. (422)—**наивысшая ширина—15 саж.**

Черниговская губ.: 30) Сосницкій (388)—**возобновить проселочныя и полевыя дороги въ той ширинѣ, какая опредѣлена была при размежеваніи.**

Ярославская губ.: 31) Губернскій (15, 16) — **отмежевать изъ частныхъ владѣній трехсаженную ширину проселочныхъ дорогъ.**

В. Опредѣленіе ширины дорогъ должно быть предоставлено мѣстнымъ хозяйственнымъ учрежденіямъ.

Гродненская губ.: 1) Губернскій (85).

Ковенская губ.: 2) Губернскій (8).

Московская губ.: 3) Клинскій (371) — **опредѣленіе ширины расчистокъ лѣсныхъ дорогъ.**

Харьковская губ.: 4) Волчанскій (207).

7. Необходимо установить упрощенный порядокъ отчужденія земель подъ гужевыя дороги, съ возможнымъ уменьшеніемъ формальностей.

Воронежская губ.: 1) Губернскій (7).
Нижегородская губ.: 2) Губернскій (25).
Новгородская губ.: 3) Боровичскій (140).
Олонецкая губ.: 4) Губернскій (37)—**желателенъ отводъ земельныхъ полосъ для дорогъ въ казенныхъ дачахъ, путемъ соглашенія мѣстныхъ органовъ съ Управленіемъ Земледѣлія и Государственныхъ Имуществъ.** 5) Петрозаводскій (258)—**желательно предоставленіе мѣстнымъ казеннымъ учрежденіямъ права давать согласіе на проведеніе дорогъ по государственнымъ землямъ, безъ соблюденія всѣхъ формальностей.**

Орловская губ.: 6) Малоархангельскій (588, 650) — **желательно установить отчужденіе земли земству лишь во временное пользованіе, пока будетъ существовать дорога, и предоставить земскимъ учрежденіямъ занимать потребную полосу земли до производства всѣхъ формальностей по отчужденію.**

Пензенская губ.: 7) Губернскій (12) — **желательно занятіе земли подъ дороги по постановленіямъ Уѣздныхъ Земскихъ Собраній, утвержденнымъ губернаторами.** 8) Нижне-Ломовскій (117) — **занятіе земель подъ новыя дороги должно разрѣшаться мѣстною административною властью.**

Подольская губ.: 9) Ольгопольскій (948) — **для болѣе свободнаго устройства новыхъ подъѣздныхъ путей.**

Полтавская губ.: 10) Константиноградскій (292) — **при устройствѣ дорогъ земствами.**

Рязанская губ.: 11) Губернскій (18). 12) Рязанскій У. (482). 13) Спасскій (653)— **устранивъ чрезмѣрную продолжительность полученія разрѣшенія на принудительное отчужденіе.**

Харьковская губ.: 14) Волчанскій (206) — **упростить принудительное отчужденіе земли по постановленіямъ Губернскихъ Земскихъ Собраній.** 15) Лебединскій (269)— **для расширенія дорогъ.**
Херсонская губ.: 16) Одесскій (296).
Ярославская губ.: 17) Губернскій (16). 18) Даниловскій (79).

8. Отчужденіе земли подъ гужевыя дороги слѣдуетъ производить:

А. Безъ вознагражденія владѣльцевъ.

Воронежская губ.: 1) Валуйскій (86).
Тульская губ.: 2) Чернскій (498)—**при условіи предоставленія владѣльцу исключительнаго права пользоваться 10-саженной шириной дороги въ видѣ пастбища.**

Ярославская губ.: 3) Губернскій (12, 16) — **въ дачахъ казеннаго и удѣльнаго вѣдомствъ.**

Б. Съ вознагражденіемъ владѣльцевъ.

Воронежская губ.: 1) Губернскій (7).
Кіевская губ.: 2) Бердичевскій (324)— **по узаконенной оцѣнкѣ или, при возможности, путемъ замѣны отчужденнаго участка другимъ.**

Курская губ.: 3) Губернскій (3) — **за счетъ желѣзныхъ дорогъ и промышленныхъ предпріятій при проложеніи къ нимъ подъѣздныхъ путей.**

Пензенская губ.: 4) Губернскій (12)— **за счетъ частныхъ владѣльцевъ и сельскихъ обществъ, заинтересованныхъ въ открытіи новой дороги, съ участіемъ земскихъ средствъ.** 5) Нижне-Ломовскій (117).

Самарская губ.: 6) Новоузенскій (379) — **изъ средствъ казны и земства.**
Херсонская губ.: 7) Одесскій (296).

9. Желательно упростить и ускорить оцѣнку отчуждаемой земли и выдачу за нее вознагражденія.

Витебская губ.: 1) Двинскій (237) — **установить немедленную выплату процентовъ съ безспорной части вознагражденія.**

Орловская губ.: 2) Малоархангельскій (588, 651) — **опредѣленіе вознагражденія въ видахъ ускоренія, должно быть предоставлено Окружнымъ Судамъ.**

Херсонская губ.: 3) Одесскій (296).

10. Желательно установить льготный порядокъ полученія и добыванія строительныхъ дорожныхъ матеріаловъ съ казенныхъ и частныхъ земель.

Витебская губ.: 1) Себежскій (510) — **гравія или песку съ частныхъ земель, въ недалекомъ отъ дорогъ разстояніи.**

Вятская губ.: 2) Губернскій (16)—**безплатный отпускъ строительныхъ матеріаловъ съ казенныхъ земель.**

Курляндская губ.: 3) Фридрихштадтскій (72)—**обязать владѣльцевъ земель предоставлять хрящевыя ямы не далѣе 5 верстъ отъ дороги.**

Московская губ.: 4) Богородскій (136) — **безплатный или по пониженной цѣнѣ отпускъ лѣса изъ казенныхъ дачъ.** 5) Дмитровскій (209) — **безплатный отпускъ земству изъ казенныхъ лѣсовъ валежника, сухостоя, сучьевъ и пр.**

Новгородская губ.: 6) Крестецкій (225) — **при переводѣ проселочныхъ дорогъ въ земскія обязать владѣльцевъ земель и сельскія общества къ безплатному отпуску матеріаловъ на починку участковъ дорогъ, пролегающихъ чрезъ ихъ земли.** 7) Старорусскій (278)—**безплатный отпускъ матеріаловъ изъ казенныхъ дачъ по разрѣшеніямъ мѣстныхъ лѣсничихъ.**

Орловская губ.: 8) Малоархангельскій (588, 650) — **отчужденіе для надобностей дорожнаго дѣла карьеровъ, песку и камня.**

Псковская губ.: 9) Великолуцкій (102)—**безплатный отпускъ съ частныхъ земель кустарника, лѣса-молодняка, камней, песка, гравія, дерна и т. п., съ 50-саженной придорожной полосы, однако, безъ нанесенія вреда полямъ, лугамъ и дворовымъ мѣстамъ.**

Тульская губ.: 10) Веневскій (138)—**отпускъ матеріаловъ частными владѣльцами по установленной цѣнѣ.**

Харьковская губ.: 11) Волчанскій (206) — **безплатный или за пониженную плату отпускъ лѣсныхъ матеріаловъ изъ казенныхъ дачъ, примѣнительно къ отпуску лѣса для постройки церквей и школъ.**

Ярославская губ.: 12) Губернскій (12—16)—**безплатное полученіе камней и песку съ казенныхъ и удѣльныхъ земель и за опредѣленную по таксѣ плату — съ земель частныхъ.**

11. Для осушки дорогъ мѣстнымъ хозяйственнымъ учрежденіямъ должно быть предоставлено право устройства водоотводныхъ канавъ на земляхъ частнаго владѣнія.

Кіевская губ.: Радомысльскій (908).

12. Необходимо установить опредѣленный порядокъ проведенія новыхъ дорогъ частнаго пользованія для обезпеченія каждому владѣльцу свободнаго и кратчайшаго доступа къ его землѣ, угодьямъ и общественной дорогѣ.

Владимірская губ.: 1) Владимірскій У. (68) — **съ допущеніемъ принудительнаго отчужденія проѣздовъ.**

Гродненская губ.: 2) Гродненскій У. (432)—**съ примѣненіемъ при проложеніи временныхъ дорогъ для промышленныхъ надобностей, порядка пользованія чужой зем-**

лей, установленнаго закономъ 20 мая 1902 года для устройства оросительныхъ канавъ и водопроводныхъ сооруженій на чужихъ земляхъ.

Лифляндская губ.: 3) Губернскій (4, 107).

Могилевская губ.: 4) Сѣнненскій (136).

Московская губ.: 5) Клинскій (379). 6) Московскій У. (434).

Нижегородская губ.: 7) Ардатовскій (118)—**съ допущеніемъ принудительнаго отчужденія проѣзда и прогона для скота.**

Рязанская губ.: 8) Михайловскій (239) — **съ отмежеваніемъ 3-саженныхъ прогоновъ по чрезполоснымъ участкамъ.** 9) Рязанскій У. (439).

Симбирская губ.: 10) Курмышскій (370, 412) — **примѣнительно къ закону 1902 г. о водопроводныхъ сооруженіяхъ на чужихъ земляхъ.**

Харьковская губ.: 11) Ахтырскій (170) — **желательно закрытіе прохода или проѣзда черезъ помѣщичьи усадьбы, гдѣ оно установлено уставными граматами.**

Глава III. Дорожное управленіе, его органы и порядокъ возбужденія преслѣдованій за нарушеніе дорожныхъ постановленій.

По Уставу Путей Сообщенія (Св. Зак. т. XII, ч. I) дороги главныхъ сообщеній, или государственныя, точно перечисленныя въ примѣчаніяхъ къ ст. 11 и въ ст. 12 сего Устава, состоятъ въ вѣдѣніи Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій, переименованнаго впослѣдствіи въ Министерство Путей Сообщенія; дороги большихъ сообщеній, а равно обыкновенныя губернскія и уѣздныя грунтовыя, почтовыя, торговыя и военныя сообщенія состоятъ въ вѣдѣніи и управленіи мѣстныхъ губернскихъ строительныхъ и дорожныхъ комиссій и уѣздныхъ дорожныхъ комиссій, а съ образованіемъ земскихъ учрежденій переданы въ завѣдываніе и распоряженіе этихъ послѣднихъ, гдѣ же таковыхъ не введено—въ вѣдѣніе распорядительныхъ комитетовъ и замѣняющихъ ихъ учрежденій (Уст. Пут. Сообщ. ст. ст. 13, 719, 766 прим. 2; Полож. о Губерн. и Уѣздн. Земск. Учр. ст. ст. 2, 62, 63, 82, 83), при чемъ, однако, изъ числа этихъ дорогъ всѣ губернскія, обращаемыя изъ грунтовыхъ въ шоссе, строятся по распоряженію Министерства Путей Сообщенія и поступаютъ въ его вѣдѣніе и распоряженіе (Уст. Пут. Сообщ. ст. 14); наконецъ, проселочныя дороги оставлены на отвѣтственности владѣльцевъ и селеній, черезъ дачи которыхъ онѣ проходятъ, и поручены надзору мѣстнаго начальства (Уст. Пут. Сообщ. ст. ст. 802, 804, 806). Въ то же время, согласно Уставу Путей Сообщенія и Общему Учрежденію Губернскому (Сводъ Зак. т. II, ч. I), общее попеченіе и надзоръ за всѣми дорогами въ губерніяхъ возлагаются на генералъ-губернаторовъ и губернаторовъ, которые, по выраженію закона, «лично отвѣтствуютъ за содержаніе дорогъ, мостовъ, гатей и проч. въ предписанной исправности» (Уст. Пут. Сообщ. ст. ст. 882, 885; Общ. Учр. Губ. ст. ст. 231, 271, 332). Кромѣ того, завѣдываніе строительной и дорожной частью въ губерніи возлагается также на Губернскія Правленія, которымъ, въ частности, вмѣнены въ обязанность собираніе свѣдѣній о путяхъ, служащихъ для передвиженія

войскъ и исправное содержаніе военно-дорожныхъ картъ (Общ. Учр. Губ. ст. 438, § 5, п. 31). Затѣмъ, въ уѣздахъ надзоръ за сухопутными сообщеніями лежитъ на Земскомъ Судѣ, переименованномъ впослѣдствіи въ Уѣздное Полицейское Управленіе и, въ особенности на земскихъ (теперь уѣздныхъ) исправникахъ, обязанныхъ, по выраженію закона, «имѣть неусыпное попеченіе о содержаніи дорогъ, а равно мостовъ и переправъ черезъ рѣки и воды, въ такомъ исправномъ состояніи, чтобы проѣзжимъ не было ни остановки, ни опасности» (Уст. Пут. Сообщ. ст. 884; Общ. Учр. Губ. ст. 681, п. 20).

Неудовлетворительность нынѣшней организаціи мѣстнаго дорожнаго управленія 49).

Эти неполныя и, вслѣдствіе постепенныхъ наслоеній, отчасти даже не согласованныя между собою узаконенія относительно порядка завѣдыванія гужевыми путями сообщенія съ теченіемъ времени все болѣе и болѣе переставали удовлетворять требованіямъ жизни. Подъ вліяніемъ новыхъ потребностей и условій передвиженія, созданныхъ развитіемъ парового транспорта, многія старинныя главныя дороги утратили былое свое государственное значеніе и обратились въ простыя мѣстныя сообщенія. Вслѣдствіе этого нѣсколько государственныхъ шоссейныхъ дорогъ было перечислено въ разрядъ малопроѣзжихъ, съ передачей ихъ въ полное распоряженіе земскихъ учрежденій; затѣмъ, также часть казенныхъ шоссейныхъ дорогъ была передана земскимъ учрежденіямъ во временное завѣдываніе, на особыхъ договорныхъ условіяхъ (Уст. Пут. Сообщ. ст. 11, примѣч. 4, съ относящимися къ нему Правилами о порядкѣ передачи шоссейныхъ дорогъ во временное завѣдываніе земскихъ учрежденій, и примѣч. 5). Въ то же время, въ силу требованій жизни, фактически перестало примѣняться правило ст. 14 Уст. Пут. Сообщ. о передачѣ всѣхъ шоссейныхъ дорогъ въ вѣдѣніе и распоряженіе Министерства Путей Сообщенія, и въ завѣдываніи земскихъ учрежденій и замѣняющихъ ихъ органовъ мало по малу образовалась значительная сѣть собственныхъ земскихъ шоссе *). Съ другой стороны, измѣнилось также значеніе мѣстныхъ грунтовыхъ дорогъ: многіе старые большіе тракты обратились въ простые проѣзды между селеніями, и, наоборотъ, прежніе проселки стали бойкими подъѣздными путями къ новымъ желѣзнодорожнымъ станціямъ и вновь возникшимъ торгово-промышленнымъ центрамъ. Законъ 1 іюня 1895 года, открывшій земствамъ новый источникъ средствъ на дорожное дѣло въ видѣ дорожныхъ капиталовъ, побудилъ ихъ съ особымъ вниманіемъ отнестись именно къ этимъ

---

*) По послѣднимъ даннымъ, относящимся къ 1902 году, въ 50 губерніяхъ Европейской Россіи земству принадлежитъ 8.751 вер. шоссе изъ 17.935 вер. всѣхъ шоссейныхъ дорогъ этихъ губерній. (*Примѣч. составителя*).

новымъ подъѣзднымъ путямъ. При такихъ условіяхъ нынѣшняя организація дорожнаго управленія оказалась далеко неудовлетворительной, и вопросъ о коренной реформѣ существующаго порядка завѣдыванія мѣстными путями сообщенія получилъ, по мнѣнію многихъ Комитетовъ, весьма серьезное практическое значеніе.

«Жалкое состояніе нашихъ дорогъ,—говорится въ одномъ изъ докладовъ по Подольской губерніи,—объясняется, съ одной стороны, климатическими и почвенными условіями края, а съ другой—совершенно неправильной организацiей дорожнаго дѣла. Часть дорогъ находится въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія, часть подвѣдомственна губернскому распорядительному комитету, часть — уѣздному распорядительному комитету. Наконецъ, проселочныя дороги, исправленіе которыхъ возложено на землевладѣльцевъ, по дачамъ которыхъ онѣ пролегаютъ, лишены всякой опеки. При этомъ всѣ вѣдомства дѣйствуютъ вполнѣ независимо другъ отъ друга, и, такимъ образомъ, въ дорожномъ дѣлѣ нѣтъ единства, что значительно увеличиваетъ расходы на администрацію и усложняетъ дѣло. Министерскому надзору подлежатъ казенныя шоссейныя дороги, которыхъ въ губерніи весьма немного (155 верстъ) губернскій распорядительный комитетъ, съ многочисленной канцеляріей, со штатомъ чиновниковъ и инженеровъ, имѣетъ въ своемъ вѣдѣніи всего нѣсколько десятковъ верстъ подъѣздныхъ путей на всю губернію, и въ то же время является распорядителемъ дорожнаго капитала, накопившагося уже до крупныхъ размѣровъ. Между тѣмъ все остальное количество грунтовыхъ дорогъ, которыхъ насчитываютъ въ губерніи 5.100 верстъ (не считая проселочныхъ путей), находится въ вѣдѣніи уѣздныхъ распорядительныхъ комитетовъ, которые пользуются для содержанія и устройства дорогъ лишь натуральными повинностями. Во главѣ этихъ Комитетовъ поставлена полиція, которая обременена столь многочисленными обязанностями, что наблюдать за дорогами не имѣетъ физической возможности; притомъ для правильнаго содержанія и исправленія дорогъ необходимы хотя самыя примитивныя техническія знанія, а въ уѣздныхъ комитетахъ не только нѣтъ инженеровъ, но даже простыхъ дорожныхъ мастеровъ, которые могли бы давать указанія при исполненіи земляныхъ работъ, постройкѣ мостовъ и т. п. Затѣмъ, относительно порядка исправленія дорогъ, въ сущности, нѣтъ никакихъ правилъ. Хотя существуетъ такъ называемый дорожный уставъ, но нигдѣ его въ точности не исполняютъ. Со времени изданія дорожнаго устава проселочныя дороги исправляли крестьяне; лишь нѣсколько лѣтъ тому назадъ эту обязанность возложили на помѣщиковъ: оказалось, что этого требуетъ дорожный уставъ... Въ распредѣленіи натуральныхъ повинностей царствуетъ.

вообще, полнѣйшій произволъ. Когда представляется необходимость исправить какую-либо дорогу, предсѣдатель уѣзднаго распорядительнаго комитета — уѣздный исправникъ — посылаетъ приставу предписаніе объ этомъ. Приставъ, занятый собираніемъ статистическихъ свѣдѣній или наблюденіемъ за сельскохозяйственными машинами, поручаетъ это дѣло уряднику; урядникъ, которому въ это время необходимо вручить десятка два циркуляровъ, обращается къ сельскому старостѣ. Сгоняютъ цѣлую толпу народа за 20 или 30 верстъ и заставляютъ исправлять указанную дорогу подъ непосредственнымъ наблюденіемъ сотскаго, а въ то же время дорогу, проходящую мимо ихъ села, исправляютъ другіе крестьяне. Нѣтъ ни опредѣленнаго времени для исполненія дорожной повинности, ни опредѣленнаго количества рабочихъ дней, выпадающихъ на долю каждаго села; въ каждомъ уѣздѣ руководствуются другими правилами... Для правильной постановки дорожнаго дѣла — замѣчаетъ докладъ — слѣдовало бы изъять всѣ дороги изъ вѣдѣнія разныхъ учрежденій и передать въ руки мѣстнаго населенія»... (Подольская, 680—682).

Такова нынѣшняя организація дорожнаго управленія въ губерніяхъ, гдѣ не введены земскія учрежденія. По мнѣнію огромнаго большинства мѣстныхъ Комитетовъ указанныхъ губерній, организація эта совершенно неудовлетворительна и требуетъ коренной реформы. Не вполнѣ отвѣчаетъ, однако, потребностямъ дорожнаго дѣла и тотъ порядокъ завѣдыванія дорогами, который установился въ земскихъ губерніяхъ. Въ Трудахъ многихъ Комитетовъ приведены характерные факты, доказывающіе его неудовлетворительность.

Въ докладѣ одного изъ членовъ Кирсановскаго Комитета Тамбовской губерніи говорится по этому вопросу слѣдующее: «Сельскія дороги по устройству и способу ихъ содержанія въ земскихъ губерніяхъ раздѣляются на: 1) устроенныя на спеціальный дорожный капиталъ; 2) дороги, содержимыя на обще-земскія средства, и 3) дороги проселочныя, содержимыя владѣльцами земель. Первый разрядъ дорогъ — явленіе новое. Въ 1895 г. Правительство освободило земства отъ обязанности содержать мѣстные судебно-административные органы и перечислило тратившіеся на это сборы (свыше 6 милл. руб. ежегодно) въ смѣты 34 губернскихъ земствъ для образованія дорожныхъ капиталовъ, назначенныхъ на сооруженіе усовершенствованныхъ сельскихъ путей... Передача этихъ денегъ однимъ губернскимъ земствамъ повлекла за собою мѣстами излишнюю и неумѣлую централизацію дорожнаго дѣла. Въ первые годы по изданіи закона отъ земствъ потребовали даже разработки общей губернской сѣти дорогъ, но затѣмъ такое требованіе было оставлено,

за невозможностью его исполненія... Бюрократическая тенденція дорожнаго закона выразилась и въ томъ, что новые сборы были закрѣплены за дорогами по всѣмъ уѣздамъ въ одинаковой пропорціи, хотя не всѣ уѣзды нуждались въ усовершенствованныхъ дорогахъ—многіе могли довольствоваться и грунтовыми. Объясняется это тѣмъ, что хозяева дѣла, губернскія земства, оказались слишкомъ далеки, чтобы судить о сравнительной нуждѣ отдѣльныхъ уѣздовъ въ улучшенныхъ дорогахъ; поэтому губерніи стали направлять данныя имъ деньги во всѣ уѣзды пропорціонально ихъ сборамъ. Такимъ образомъ уѣзды поспѣшили обзавестись искусственными путями. Въ настоящее время эти культурныя начинанія въ ходу по всей Россіи, но послѣ опыта нѣсколькихъ лѣтъ обнаружилось, что данныхъ средствъ для оборудованія хотя бы важнѣйшихъ сельскихъ дорогъ техническими сооруженіями и для содержанія постояннаго техническаго за ними надзора не достаточно... Второй разрядъ дорогъ—это содержимыя на обще-земскія средства, преимущественно уѣздныхъ земствъ, такъ называемые въ просторѣчіи, большаки—большіе тракты и нѣкоторыя проселочныя дороги, переведенныя въ разрядъ земскихъ. Этихъ земскихъ дорогъ въ уѣздахъ насчитывается иногда по нѣскольку сотъ верстъ. Обыкновенно ближайшее завѣдываніе этими дорогами сосредоточивается не въ самой Уѣздной Управѣ, а распредѣляется между отдѣльными членами Управы. Но и такой способъ надзора, при огромныхъ нашихъ разстояніяхъ, страдаетъ отдаленностью: часто членамъ Управы приходится исправлять пути, отстоящіе отъ нихъ на многіе десятки верстъ, или одновременно производить сооруженія, раскинутыя въ разныхъ мѣстахъ уѣзда. А между тѣмъ, для лучшаго состоянія дорогъ и болѣе экономной на нихъ траты, близость къ нимъ органовъ надзора представляется весьма существеннымъ требованіемъ. Третій и самый обширный разрядъ дорогъ—составляютъ дороги проселочныя. Въ нѣкоторыхъ уѣздахъ проселки, соединяющіе между собою всѣ поселенія уѣзда, насчитываются иногда тысячами верстъ. Обязанность содержанія этихъ дорогъ лежитъ на селеніяхъ и владѣльцахъ, черезъ земли которыхъ онѣ пролегаютъ. Неравномѣрность такого распредѣленія дорожной повинности—общеизвѣстна... Повинность эта должна быть превращена изъ личной въ общественную, при чемъ необходимо отыскать справедливое и равномѣрное основаніе для ея раскладки... Но найти такое основаніе—не значитъ еще рѣшить вопросъ. Для внутренней раскладки дорожной повинности и для наблюденія за исполненіемъ ея нужно созданіе на мѣстахъ близкаго къ населенію органа государства: Земская Управа изъ ея далекаго центра не можетъ быть таковымъ, не можетъ замѣнить его и мѣстная полиція. Уѣздная поли-

ція сама считаетъ свое дѣло надзора за дорогами оконченнымъ съ введеніемъ земскихъ начальниковъ, особенно на земляхъ крестьянскихъ обществъ. Земскіе же начальники, благодаря неопредѣленности закона, предоставляющаго имъ полицейскую властъ только въ отсутствіи представителей полиціи, отстраняютъ отъ себя полицейскія обязанности. Наконецъ, низшая полицейская стража—сотскіе и десятскіе—давно потеряли всякое административное значеніе, благодаря своей приниженности... Въ этой, какъ и въ другихъ отрасляхъ управленія,—заключаетъ авторъ доклада— мы наталкиваемся все на одинъ и тотъ же старый, но все еще не рѣшенный вопросъ: покуда мѣстные люди не будутъ сорганизованы въ виду для нихъ однихъ только важныхъ интересовъ, а будутъ сидѣть у себя по угламъ въ бездѣйствіи, предоставляя вѣдать эти интересы мелкимъ служащимъ, дѣло не можетъ двинуться ни на шагъ впередъ» (Тамбовская, 208—211).

Недостатки существующаго порядка исправленія проселочныхъ дорогъ и отсутствіе правильно поставленнаго за ними надзора со стороны хозяйственныхъ учрежденій 50).

Подобные же неблагопріятные отзывы о существующей организаціи дорожнаго управленія и надзора приведены въ Трудахъ весьма многихъ Комитетовъ, при чемъ особенно отмѣчается неудовлетворительность порядковъ завѣдыванія проселочными дорогами, пріобрѣтающими, между тѣмъ, съ каждымъ днемъ все большее значеніе въ обиходѣ сельской жизни. Неудовлетворительность этихъ порядковъ заключается, по мнѣнію Комитетовъ, во-1-хъ, въ привлеченіи къ содержанію проселочныхъ дорогъ слишкомъ большого числа разнообразныхъ вѣдомствъ и лицъ и, во-2-хъ, въ отсутствіи правильно поставленнаго надзора за выполненіемъ подлежащими учрежденіями и лицами лежащихъ на нихъ по отношенію къ дорогамъ обязанностей. По мнѣнію, напримѣръ, Вологодскихъ Губернскаго и Уѣзднаго Комитетовъ, главная причина неудовлетворительности мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія объясняется тѣмъ, что дорожное дѣло въ уѣздахъ безъ существенной необходимости крайне децентрализовано и находится въ полной зависимости отъ отношенія къ нему разныхъ владѣльцевъ—казны, удѣла, сельскихъ обществъ и частныхъ лицъ, по землямъ которыхъ проселочныя дороги проходятъ (Вологодская, 10, 149). Васильскій Уѣздный Комитетъ Нижегородской губерніи указываетъ, въ частности, на послѣдствія такой децентрализаціи содержанія и завѣдыванія дорогами — въ отношеніи проселочныхъ дорогъ, проходящихъ по казеннымъ лѣснымъ дачамъ. Долгое время одна изъ казенныхъ дорогъ въ уѣздѣ (въ Ценибековской дачѣ) была крайне опасна для проѣзда, вслѣдствіе того, что среди дороги росли дубы и липы, около 95 штукъ; срубить эти деревья оказалось, однако, невозможнымъ безъ обращенія въ Лѣсной Департаментъ. Пока получилось разрѣшеніе отъ Департамента, дѣло дошло до того, что поли-

ція стала составлять протоколы на лѣсничихъ, лѣсничіе же составляли акты на полицію; потомъ назначили торги для продажи этого лѣса, а дорога оставалась все неисправленной. Наконецъ, ее устроили, но сдѣлали всего въ 3 саж. ширины и по бокамъ вырыли канавы, въ которыя легко можетъ слетѣть лошадь. Дорогу эту и до сихъ поръ никто не чинитъ — добавляетъ председатель Комитета—несмотря на то, что она единственная для проѣзда въ городъ Васильсурскъ, и что вслѣдствіе ея неустройства неоднократно происходили на ней несчастные случаи (Нижегородская, 242). Въ одномъ изъ докладовъ въ Трудахъ Комитетовъ Витебской губерніи также отмѣчается особенная неисправность дорогъ, пролегающихъ по землямъ частныхъ землевладѣльцевъ и казеннымъ дачамъ. «Такія дороги чинятся скорѣе наружно, прикрашиваются лишь разъ въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ при проѣздѣ начальства, а затѣмъ хозяева этихъ дорогъ почиваютъ на лаврахъ. Даже составленіе протокола отнюдь не влечетъ за собою исправленія дорогъ, такъ какъ крупному владѣльцу гораздо выгоднѣе уплатить небольшой штрафъ въ 5—10 рублей, чѣмъ чинить порядочный участокъ дороги, требующій издержекъ въ 100—200 рублей. Что же касается дорогъ, пролегающихъ по казеннымъ дачамъ, то онѣ лишены абсолютно всякаго надзора, и примѣромъ ихъ состоянія можетъ служить Лѣсохинская казенная дорога Велижскаго уѣзда, на которой проѣзжающій обыкновенно слѣзаетъ, стараясь найти пѣшеходную тропу, чтобы не растрясти по дорогѣ душу и кости» (Витебская, 126).

Второй причиной неисправности сельскихъ дорогъ является неудовлетворительность установленнаго порядка наблюденія за ними, возложеннаго, главнымъ образомъ, на общую полицію. «Уѣздная полиція, — заявляетъ Козелецкій Комитетъ Черниговской губ. — вслѣдствіе малочисленности ея состава и обремененности разнородными занятіями, лишена возможности зорко слѣдить за исправностью мѣстныхъ путей, и на дѣлѣ ея надзоръ проявляется случайно, напримѣръ, передъ проѣздомъ губернатора, архіерея, или когда провалится какой-либо мостъ и движеніе на дорогѣ вовсе прекратится; въ остальное же время надзоръ совершенно отсутствуетъ»... (Черниговская, 202). Не болѣе удовлетворителенъ надзоръ за исправностью дорогъ и со стороны сельскихъ старостъ. Должностныя лица эти настолько обременены обязанностями по взысканію разныхъ сборовъ съ крестьянъ, что почти не располагаютъ временемъ для наблюденія за починкой дорогъ крестьянскими обществами; кромѣ того, они стѣсняются нерѣдко принимать какія-либо репрессивныя мѣры противъ своихъ односельчанъ (Костромская, 337; Подольская, 232). Еще менѣе даетъ въ дорожномъ дѣлѣ благопріятныхъ результатовъ надзоръ низшихъ полицейскихъ вла-

стей, въ лицѣ урядниковъ, сотскихъ и десятскихъ, не говоря уже о возможныхъ при этомъ злоупотребленіяхъ (Ковенская, 162, 165).

Въ виду недостаточности установленнаго надзора за проселочными дорогами, нѣкоторыми земствами уже давно былъ поднятъ вопросъ о передачѣ этихъ дорогъ въ ихъ вѣдѣніе или хотя бы о предоставленіи представителямъ земства права являться въ судъ для защиты интересовъ населенія, нарушаемыхъ порчею, закапываніемъ, запахиваніемъ и дурнымъ содержаніемъ указанныхъ дорогъ. Въ отвѣтъ на эти ходатайства, однако, было разъяснено, что земству могло бы быть предоставлено лишь право, въ случаѣ замѣченной порчи проселочной дороги, заявлять объ этомъ полиціи, отъ коей и будетъ зависѣть принять надлежащія мѣры. Но въ практикѣ земства, — замѣчаетъ авторъ доклада, внесеннаго въ Херсонскій Губернскій Комитетъ,—имѣется немало примѣровъ, что всѣ усилія земствъ, вся иногда продолжительная по такимъ дѣламъ переписка не приводили къ желаемымъ результатамъ (Херсонская, 44).

Необходимость сосредоточенія всего дорожнаго дѣла въ вѣдѣніи правительственныхъ органовъ [51]).

На основаніи изложенныхъ соображеній значительнымъ числомъ Комитетовъ признается необходимость объединенія всего дорожнаго дѣла въ рукахъ одного хозяина. По мнѣнію нѣсколькихъ Комитетовъ, мѣстные пути сообщенія должны быть сосредоточены въ вѣдѣніи правительственныхъ органовъ или поставлены подъ ихъ ближайшій надзоръ.

Желательность объединенія завѣдыванія всѣми мѣстными дорогами въ рукахъ земскихъ и замѣняющихъ ихъ хозяйственныхъ учрежденій [52]).

По мнѣнію же большинства другихъ Комитетовъ, завѣдываніе всѣми мѣстными дорогами должно быть возложено на земскія учрежденія, хотя бы въ содержаніи тѣхъ или иныхъ разрядовъ дорогъ принимало непосредственное участіе государство, какія-либо учрежденія или общества и частныя лица. Передача всего дорожнаго дѣла, не исключая и старинныхъ магистральныхъ шоссейныхъ дорогъ, въ руки земства, какъ непосредственнаго представителя интересовъ населенія, оправдывается, по мнѣнію Комитетовъ, самымъ характеромъ гужевыхъ дорогъ, имѣющихъ въ настоящее время преимущественно мѣстное значеніе; что̀ же касается участія въ этомъ дѣлѣ Правительства, то оно должно выразиться въ общемъ руководствѣ и контролѣ надъ дорогами, осуществляемомъ въ томъ же видѣ и размѣрѣ, въ какомъ проявляется контроль государственной власти во всѣхъ другихъ вопросахъ мѣстнаго характера (Гродненская, 231; Костромская, 104; Орловская, 548; Псковская, 295, и мн. др.). Однимъ изъ главныхъ мотивовъ къ сосредоточенію всѣхъ мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія въ вѣдѣніи земства выставляется также то соображеніе, что только при такомъ объединеніи всего дѣла въ однѣхъ рукахъ возможно достигнуть сколько-нибудь равномѣрнаго распредѣленія бремени по содержанію дорогъ между

заинтересованными учрежденіями и различными группами населенія. Этотъ послѣдній мотивъ будетъ подробнѣе развитъ въ слѣдующихъ главахъ, посвященныхъ вопросамъ о денежныхъ и натуральныхъ источникахъ средствъ на содержаніе дорогъ; здѣсь же необходимо лишь отмѣтить его, какъ одно изъ видныхъ основаній для вышеприведеннаго вывода Комитетовъ.

Противъ передачи всѣхъ мѣстныхъ дорогъ въ вѣдѣніе земства наиболѣе категорически высказался лишь Ржевскій Комитетъ Тверской губерніи, указавшій на трудность проведенія этой мѣры въ жизнь, въ виду малочисленности состава земскихъ исполнительныхъ органовъ. «Само собою разумѣется, — говорится въ Трудахъ Комитета, — что при культурности населенія попеченіе о дорогахъ не потребовало бы отъ земства почти никакихъ затратъ времени, труда и средствъ. Совсѣмъ иное дѣло при настоящихъ условіяхъ, когда колоссальный трудъ, посильный только всему населенію, приходится брать на себя малочисленнымъ исполнительнымъ органамъ общественныхъ учрежденій. Сколько здѣсь требуется однихъ только земскихъ смотрителей, надзирающихъ за исправнымъ содержаніемъ дорогъ»... (Тверская, 365—366). Какъ будетъ изложено ниже, сомнѣнія эти раздѣлялись и нѣкоторыми другими Комитетами, при чемъ, большинство изъ нихъ признавало возможнымъ справиться съ этимъ дѣломъ путемъ учрежденія мелкой земской единицы или участковыхъ дорожныхъ попечительствъ.

Въ длинномъ рядѣ Комитетовъ, высказавшихся за объединеніе дорожнаго дѣла въ рукахъ земскихъ учрежденій, какъ непосредственныхъ представителей интересовъ мѣстнаго населенія, особую группу составляютъ Комитеты тѣхъ губерній, на которыя не были распространены до сихъ поръ начала земскаго самоуправленія, именно Комитеты нѣкоторыхъ окраинныхъ и, главнымъ образомъ, западныхъ губерній. Выражая общія пожеланія о введеніи у нихъ земскихъ учрежденій, многіе изъ этихъ Комитетовъ остановились въ то же время подробно на составленіи предположеній о такой новой организаціи мѣстнаго дорожнаго управленія, которая хотя бы отчасти могла замѣнить выборныя земскія учрежденія, если бы введеніе послѣднихъ въ полномъ объемѣ оказалось по государственнымъ соображеніямъ неисполнимымъ. Въ виду этого, а также многихъ другихъ особенностей въ предположеніяхъ указанныхъ Комитетовъ, всѣ высказанныя ими соображенія и заключенія по вопросамъ дорожнаго управленія будутъ приведены отдѣльно.

Преимущества сосредоточенія всего дорожнаго хозяйства въ вѣдѣніи уѣздныхъ земствъ [53]).

Переходя къ изложенію соображеній Комитетовъ земскихъ губерній, слѣдуетъ, прежде всего, отмѣтить противоположныя сужденія относительно участія въ дорожномъ дѣлѣ губернскихъ и уѣздныхъ земствъ. По мнѣнію однихъ Комитетовъ, нынѣшняя органи-

зація дорожнаго хозяйства, основанная на руководствѣ губернскихъ земствъ, являющихся распорядителями дорожныхъ капиталовъ, страдаетъ существенными недостатками. При этой организаціи самое дѣло, прежде всего, крайне усложняется. Напримѣръ, смѣты на техническія сооруженія составляются въ губернскомъ техническомъ бюро, потомъ разсматриваются въ Уѣздныхъ Земскихъ Собраніяхъ и затѣмъ еще утверждаются Губернскими Земскими Собраніями. По мнѣнію Комитетовъ, устройство дорожныхъ сооруженій шло бы успѣшнѣе, если бы веденіе дорожнаго хозяйства было сосредоточено въ Уѣздныхъ Управахъ и не осложнялось бы перепиской съ Управой Губернской. Кромѣ того, Уѣздныя Земскія Собранія и Управы имѣютъ возможность лучше судить и о самой необходимости тѣхъ или иныхъ дорожныхъ сооруженій. Уѣздное земство является естественнымъ союзомъ людей, живущихъ въ одной мѣстности и имѣющихъ общія пользы и нужды, тогда какъ наши губерніи — часто случайныя конгломераціи потребностей различныхъ уѣздовъ. Независимо отъ этого, уѣздныя земства, вслѣдствіе одного уже сравнительно небольшого района ихъ дѣятельности, ближе знакомы съ экономическимъ бытомъ населенія; имъ лучше извѣстны какъ мѣстныя условія предполагаемыхъ работъ, такъ и дѣйствительная стоимость матеріаловъ и рабочихъ рукъ, — имъ легче сдѣлать и правильный выборъ выполненія работъ съ наименьшею затратою. Притомъ участіе уѣздныхъ земскихъ органовъ въ фактическомъ выполненіи дорожныхъ работъ значительно расширяетъ кругъ лицъ, принимающихъ дѣятельное участіе въ столь серьезномъ дѣлѣ; самое наблюденіе и контроль за работами для уѣздныхъ органовъ, какъ мѣстныхъ жителей, значительно облегчаются и упрощаются. Наконецъ, нельзя отрицать и того, что въ иныхъ случаяхъ губернскія земства ставятъ дѣло на слишкомъ широкую ногу — производятъ экономическія изслѣдованія, для опредѣленія грузонапряженности дорогъ, дѣлаютъ измѣренія съ цѣлью спрямленія пути, несутъ большія затраты на устройство мостовъ съ каменными устоями, хотя всѣ такія затраты далеко не всегда оправдываются размѣрами грузового движенія. Гласные уѣзднаго земства скромнѣе по положенію и экономнѣе въ затратахъ. Уѣзднымъ земствамъ не нужно дорогихъ изслѣдованій, — гласные хорошо знаютъ свой край; лишнимъ считается ими и спрямленіе дорогъ, при которыхъ выгадываются иногда 2—3 версты на протяженіи 50—100 верстъ дороги; дешевле обходится уѣзду и организація техническаго надзора. По всѣмъ этимъ соображеніямъ рядъ Комитетовъ высказался за передачу дорожнаго дѣла въ вѣдѣніе уѣздовъ, съ образованіемъ въ распоряженіи уѣздныхъ земствъ особыхъ уѣздныхъ дорожныхъ ка-

питаловъ (Олонецкая, 42; Пензенская, 89; Пермская, 259; Тамбовская, 208; Харьковская, 246; Черниговская, 440, и др.).

Желательность сохраненія руководства и контроля надъ дорожнымъ дѣломъ за губернскимъ земствомъ [54]).

Въ противоположность этому мнѣнію нѣсколькими Комитетами было указано на нецѣлесообразность сосредоточенія всего дорожнаго дѣла въ уѣздахъ. Прямымъ послѣдствіемъ этой мѣры явилась бы необходимость для каждаго уѣзднаго земства имѣть особаго дорожнаго техника, такъ какъ безъ техническаго надзора обходиться въ этомъ дѣлѣ, очевидно, невозможно; губернскому же земству содержаніе надлежащаго техническаго персонала обойдется, конечно, въ общемъ дешевле. Затѣмъ, едва ли можетъ быть признанъ лишнимъ и самый контроль со стороны губернскаго земства, тѣмъ болѣе, что контроль этотъ выражается, на практикѣ, лишь въ обсужденіи степени необходимости и неотложности тѣхъ или иныхъ предположеній о новыхъ дорожныхъ работахъ, самое же выполненіе этихъ работъ губернскія земства предоставляютъ обыкновенно уѣзднымъ; для правильнаго сужденія по каждому такому вопросу необходимо сопоставленіе дорожныхъ нуждъ всей губерніи, выясненію которыхъ и служатъ экономическія изслѣдованія, производимыя при Губернскихъ Управахъ. Наконецъ, только въ Губернскомъ Собраніи могутъ быть согласованы интересы уѣздовъ при проведеніи междууѣздныхъ дорогъ или при оборудованіи такихъ дорогъ, которыя, проходя по территоріи одного уѣзда, въ дѣйствительности обслуживаютъ, главнымъ образомъ, населеніе другого, каковы напримѣръ, нѣкоторые подъѣздные пути къ желѣзнодорожнымъ станціямъ, пристанямъ и т. п. Въ виду этихъ соображеній часть Комитетовъ пришла къ выводу о желательности сохраненія общаго руководства и техническаго наблюденія за дорожнымъ дѣломъ въ губернскихъ земствахъ (Олонецкая, 37, 42; Пензенская, 57; Пермская, 18; Рязанская, 598—599, и др.).

Необходимость урегулированія вопросовъ о порядкѣ содержанія междугубернскихъ дорогъ [55]).

Затѣмъ, въ Трудахъ нѣкоторыхъ Комитетовъ встрѣчается еще указаніе на необходимость урегулированія отношеній, возникающихъ по дорожнымъ вопросамъ между двумя или даже большимъ числомъ смежныхъ губерній, въ случаяхъ, когда, напримѣръ, подъѣздной путь или какой-либо трактъ, имѣющій преимущественное значеніе для одной губерніи, проходитъ на большемъ или меньшемъ протяженіи по территоріи другой губерніи. По мнѣнію Орловскаго Губернскаго Комитета, устройство и оборудованіе такихъ дорожныхъ участковъ должны бы быть приняты на себя Министерствомъ Путей Сообщенія, по мнѣнію же Днѣпровскаго Комитета Таврической губерніи, условія и способы приведенія въ порядокъ такого рода междугубернскихъ дорогъ должны бы устанавливаться съѣздами представителей губернскихъ и уѣздныхъ земствъ, заинте-

ресованныхъ въ удобопроѣзжемъ состояніи названныхъ дорогъ (Орловская, 47, 651; Таврическая, 47).

Желательность учрежденія особыхъ Уѣздныхъ дорожныхъ комитетовъ для разрѣшенія нѣкоторыхъ общихъ вопросовъ дорожнаго дѣла въ уѣздѣ [56].

Далѣе, тремя Комитетами была отмѣчена недостаточность, для разрѣшенія всѣхъ дорожныхъ вопросовъ на мѣстахъ, существующей земской организаціи, въ лицѣ Земскихъ Управъ, и было указано на желательность образованія въ уѣздахъ особыхъ дорожныхъ комитетовъ, состоящихъ подъ предсѣдательствомъ предводителя дворянства изъ предсѣдателей и членовъ Уѣздной Земской Управы, земскихъ начальниковъ, уѣзднаго исправника и участковыхъ дорожныхъ наблюдателей по выбору Земскаго Собранія, при чемъ на эти дорожные комитеты предполагается возложить распредѣленіе дорогъ по разрядамъ и раздѣленіе ихъ на очереди исправленія по степени важности, а также разрѣшеніе различнаго рода другихъ мѣстныхъ вопросовъ, связанныхъ съ дорожнымъ дѣломъ (Калужская, 120; Костромская, 516; Псковская, 101, и др.).

Необходимость мелкой земской организаціи для завѣдыванія проселочными дорогами [57].

Еще болѣе недостаточными, по мнѣнію весьма значительнаго числа Комитетовъ, должны быть признаны существующіе исполнительные органы земства для приведенія въ порядокъ огромной массы проселочныхъ дорогъ, составляющихъ цѣлую сѣть большихъ и малыхъ путей, пролегающихъ при самыхъ разнообразныхъ условіяхъ и требующихъ поэтому чисто хозяйственныхъ соображеній о тѣхъ или иныхъ способахъ содержанія ихъ въ исправности. Надзоръ полиціи за этими дорогами, какъ уже было отмѣчено выше, оказывается неудовлетворительнымъ. Волости съ ихъ старшинами и правленіями, хотя теперь во многихъ случаяхъ замѣняютъ недостающіе у земства мелкіе исполнительные органы, являются, однако, мало подходящими учрежденіями для этой цѣли; притомъ, какъ учрежденія строго сословныя, онѣ лишены возможности дѣйствовать тамъ, гдѣ приходится имѣть дѣло съ населеніемъ другихъ сословій, кромѣ крестьянскаго. Содержаніе наемныхъ агентовъ въ достаточномъ количествѣ обходилось бы слишкомъ дорого и въ то же время было бы мало производительнымъ расходомъ, если контролирующею инстанціею останется Уѣздная Земская Управа, такъ какъ послѣдняя, при ограниченности своего состава, не можетъ слѣдить за состояніемъ нѣсколькихъ тысячъ верстъ проселочныхъ дорогъ въ уѣздѣ; по крайней мѣрѣ, фактическаго контроля при такихъ условіяхъ почти не можетъ быть никакого, а документальный, не гарантируя правильности и производительности расходовъ, будетъ только мертвить дѣло *). При такихъ обстоятельствахъ, по

*) Насколько непосильна работа, выпадающая нынѣ на Уѣздныя Земскія Управы, въ виду громадныхъ размѣровъ территоріи многихъ уѣздовъ, особенно въ восточныхъ губерніяхъ, показываютъ данныя, приведенныя въ одномъ изъ докладовъ по Бирскому Комитету Уфимской губерніи, о числѣ различныхъ административ-

мнѣнію Комитетовъ, естественно является вопросъ объ организаціи такого хозяйственнаго, близкаго къ населенію, органа, который былъ бы подчиненъ контролю мѣстнаго населенія (Орловская, 648).

Желательность учрежденія самоуправляющейся мелкой земской единицы [58]).

Изъ двухъ видовъ мѣстной земской организаціи — самоуправляющейся мелкой земской единицы и лишенныхъ права самообложенія участковыхъ земскихъ попечительствъ — большинствомъ Комитетовъ отдается предпочтеніе образованію мелкихъ земскихъ единицъ, такъ какъ дѣятельность учреждавшихся до сихъ поръ попечительствъ (по продовольственной части, санитарныхъ и др.) носила добровольный и потому, по большей части, случайный характеръ и далеко не всегда приводила къ удовлетворительнымъ результатамъ. Чтобы дорожное хозяйство, какъ и школьное дѣло, врачебная часть и проч., было правильно поставлено, оно должно быть ввѣрено такимъ лицамъ, которыя сами близко заинтересованы въ успѣшномъ состояніи названныхъ отраслей земской дѣятельности и хорошо знакомы съ истинными потребностями мѣстнаго населенія. Удовлетворить всѣмъ этимъ требованіямъ, по мнѣнію значительной части Комитетовъ, можетъ только самоуправляющаяся мелкая всесословная земская единица, носящая обязательный характеръ для всего мѣстнаго населенія опредѣленной небольшой территоріи, надѣленная правомъ самообложенія, связанная въ своей дѣятельности съ уѣзднымъ и губернскимъ земствомъ на тѣхъ же основаніяхъ, которыя существуютъ между земствами уѣзднымъ и губернскимъ, и обладающая отвѣтственными передъ мѣстнымъ населеніемъ выборными исполнительными органами, занятыми притомъ исключительно удовлетвореніемъ хозяйственныхъ нуждъ (Московская, 116—119, 289, 290, 319—348, 409, 410, 415, 509; Новгородская, 405; Смоленская, I, 153—154; Саратовская, 97—137, и мн. др.).

Преждевременность учрежденія мелкой земской единицы и желательность образованія участковыхъ дорожныхъ попечительствъ или иныхъ мелкихъ организацій хозяйственнаго характера [59]).

Не отвергая желательности учрежденія мелкой земской единицы, другіе Комитеты находили, однако, образованіе такихъ новыхъ органовъ нѣсколько преждевременнымъ и предлагали вначалѣ, въ видѣ переходной мѣры, ограничиться учрежденіемъ земскихъ участковыхъ попечительствъ или иныхъ мелкихъ организацій хозяйственнаго характера. Смоленскій Губернскій Комитетъ, напримѣръ, призналъ желательнымъ образованіе болѣе мелкихъ, чѣмъ уѣздъ, обще-хозяйственныхъ единицъ, но безъ права самообложенія (Смо-

---

ныхъ чиновъ въ уѣздѣ и наличномъ персоналѣ земскихъ служащихъ. Въ то время какъ въ названномъ уѣздѣ, съ площадью въ 21.629 квадр. верстъ и населеніемъ въ 504.445 человѣкъ, имѣется 16 земскихъ начальниковъ, 7 становыхъ приставовъ, 2 податныхъ инспектора съ однимъ помощникомъ, 37 волостныхъ правленій и громадный штатъ урядниковъ, сотскихъ и десятскихъ, число служащихъ въ земствѣ ограничивается предсѣдателемъ и 3 членами Управы и небольшимъ числомъ другихъ лицъ (Уфимская, 167).

ленская, I, 121 — 125). Московскіе Губернскій и Уѣздный Комитеты высказались вообще за желательность введенія какихъ-либо мелкихъ общественныхъ организацій, которыя обладали бы необходимыми средствами для приведенія дорожнаго хозяйства на должную высоту (Московская, 14, 43, 434). Саратовскій и Тверской Губернскіе Комитеты прямо отвергли самую возможность въ настоящее время учрежденія мелкой земской единицы, въ виду невыясненности вопроса о ней въ земской средѣ и отсутствія даже въ общей литературѣ указаній на то, какимъ образомъ она могла бы осуществиться на практикѣ, и въ чемъ должна бы заключаться ея дѣятельность. Кромѣ того, Саратовскій Губернскій Комитетъ находилъ, что уѣздныя и губернскія земства и при настоящей своей организаціи имѣютъ полную возможность приблизить свою дѣятельность къ населенію путемъ порученія завѣдыванія различными мѣропріятіями уполномоченнымъ, попечителямъ, комиссіямъ и пр., избираемымъ изъ среды мѣстнаго населенія (Саратовская, 97). За организацію участковыхъ попечительствъ, вообще, и дорожныхъ въ частности, или введеніе дорожныхъ попечителей, старостъ, смотрителей и иныхъ выборныхъ мѣстныхъ органовъ уѣзднаго земства по дорожной части высказались и многіе другіе Комитеты (Вятская, 165; Московская, 135, 409—410, 615; Псковская, 101, 335, 348; Рязанская, 219; Тульская, 94, 107, и мн. др.). При этомъ часть Комитетовъ находила необходимымъ ходатайствовать объ измѣненіи ст. 105 Положенія о земскихъ учрежденіяхъ въ томъ смыслѣ, чтобы въ помощь Земскимъ Управамъ для ближайшаго завѣдыванія отдѣльными отраслями хозяйства могли бы быть избираемы не только гласные земства и владѣльцы, имѣющіе право непосредственнаго голоса въ земскихъ избирательныхъ собраніяхъ, какъ это установлено вышеуказанною статьею закона, но и всѣ вообще извѣстныя Земскому Собранію лица, въ особенности изъ крестьянъ, могущія своею дѣятельностью на мѣстѣ принести пользу земству (Костромская, 313; Новгородская, 232, 272). Нѣкоторые Комитеты и отдѣльные члены ихъ полагали даже желательнымъ самый выборъ такихъ дорожныхъ попечителей или старостъ предоставить не земству, а волостнымъ сходамъ и вообще придать предположеннымъ хозяйственнымъ попечительствамъ сословно-крестьянскій характеръ, въ виду, между прочимъ, того соображенія, что одной изъ главныхъ обязанностей этихъ органовъ будетъ раскладка натуральной дорожной повинности по содержанію проселочныхъ дорогъ и надзоръ за ея выполненіемъ, дѣйствительнаго же отбыванія этой повинности въ натурѣ возможно ожидать лишь отъ однихъ крестьянъ (Курская, 850; Псковская, 101, 245; Смоленская, II, 284—287).

Необходимость преобразованія учрежденій, завѣдующихъ дорожнымъ хозяйствомъ въ губерніяхъ Западнаго края, и желательность пополненія состава этихъ учрежденій членами изъ мѣстныхъ землевладѣльцевъ 60).

Такова, по мнѣнію Комитетовъ, желательная организація дорожнаго хозяйства въ губерніяхъ съ земскимъ самоуправленіемъ. Въ губерніяхъ, лишенныхъ выборныхъ земскихъ учрежденій, прежде всего, были выражены пожеланія, въ особенности во всемъ Западномъ краѣ, о распространеніи на нихъ Положенія о земскихъ учрежденіяхъ въ полномъ объемѣ. На случай же неосуществимости этой мѣры, большинство Комитетовъ названныхъ губерній указало на необходимость реорганизаціи учрежденій, завѣдующихъ нынѣ ихъ дорожнымъ хозяйствомъ,—губернскихъ и уѣздныхъ распорядительныхъ комитетовъ, съ пополненіемъ состава послѣднихъ членами изъ мѣстныхъ землевладѣльцевъ. Эта новая организація дорожнаго хозяйства, проектированная всѣми Комитетами Западныхъ губерній почти въ одинаковой формѣ, состоитъ въ слѣдующемъ. Во главѣ дорожнаго дѣла въ губерніи остается губернскій распорядительный комитетъ, но компетенція его значительно расширяется, а именно, ему предоставляется право переводить проселочныя дороги въ участковыя, содержимыя на общій земскій счетъ, и обратно—переводить послѣднія въ разрядъ проселочныхъ; далѣе, разрѣшать устройство за счетъ общественныхъ и частныхъ средствъ шоссейныхъ дорогъ и мостовъ на концессіонныхъ началахъ; опредѣлять нормы ширины дорогъ сообразно мѣстнымъ потребностямъ, выдавать воспособленія изъ дорожнаго капитала на постройку и починку мостовъ, устройство водоотводныхъ сооруженій и т. п.; словомъ; предоставляются многія полномочія губернскихъ земствъ (Ковенская, 8). Еще болѣе существенно измѣняется дорожное управленіе въ уѣздахъ. Недостатки нынѣшнихъ уѣздныхъ распорядительныхъ комитетовъ, состоящихъ въ вѣдѣніи уѣздной полиціи (предсѣдатель комитета — уѣздный исправникъ), уже давно были сознаны. Поэтому при введеніи въ дѣйствіе Правилъ о расходованіи дорожныхъ капиталовъ въ 14 неземскихъ губерніяхъ, на основаніи особой инструкціи 30 іюня 1900 года, изданной Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ по соглашенію съ Министерствомъ Финансовъ, въ помощь губернскому распорядительному комитету образованы были уѣздныя совѣщательныя комиссіи, для обсужденія предлагаемыхъ губернскимъ комитетомъ на ихъ разрѣшеніе вопросовъ дорожнаго хозяйства, касающихся отдѣльныхъ уѣздовъ, главнымъ же образомъ— для разработки операціонныхъ дорожныхъ плановъ, составленіе которыхъ предусмотрѣно Правилами о дорожныхъ капиталахъ (т. IV, изд. 1899 г., Уст. о Земск. Повин., прилож. къ ст. 124). Комиссіи эти, подъ предсѣдательствомъ уѣзднаго предводителя дворянства или лица, его замѣняющаго, составлены изъ исправника, младшаго дорожнаго инженера, податного инспектора, чиновника по дѣламъ крестьянскаго управленія (земскаго начальника, миро-

вого посредника и т. п.), городского головы, членовъ отъ военнаго и почтово-телеграфнаго вѣдомствъ, по дѣламъ до нихъ относящимся, и представителей мѣстнаго землевладѣнія, заводской, фабричной и торговой промышленности, по усмотрѣнію губернатора. Въ настоящее время дѣятельность этихъ комиссій сводится, на практикѣ, по свидѣтельству Комитетовъ, лишь къ кабинетной работѣ по разсмотрѣнію составляемыхъ волостными правленіями смѣтъ на дорожные строительные матеріалы и другихъ предположеній по дорожной части, до представленія ихъ въ губернскій распорядительный комитетъ; завѣдываніе же дорожнымъ хозяйствомъ въ уѣздѣ остается попрежнему въ рукахъ мѣстной полиціи (Волынская, 56; Гродненская, 431; Минская, 87 и др.). Къ измѣненію этихъ порядковъ и направлены пожеланія Комитетовъ. Предложенія ихъ заключаются въ томъ, чтобы уѣздныя совѣщательныя комиссіи были обращены въ постоянныя уѣздныя учрежденія — уѣздные дорожные комитеты или комиссіи, не только призванные замѣнить уѣздные распорядительные комитеты въ ихъ нынѣшней компетенціи, но и снабженные болѣе широкими правами—включительно до права опредѣлять максимальное количество рабочихъ дней по отбыванію натуральной повинности и издавать обязательныя постановленія по дорожной части (Виленская, 148—149).

Желательность предоставленія членамъ дорожныхъ уѣздныхъ комиссій отъ мѣстнаго населенія правъ дорожныхъ попечителей, съ широкой компетенціей по наблюденію за исправленіемъ дорогъ [61]).

Другая особенность этихъ дорожныхъ комитетовъ, кореннымъ образомъ измѣняющая ихъ нынѣшнее положеніе, заключается въ томъ, что входящіе въ составъ ихъ члены отъ мѣстнаго населенія должны явиться въ то же время участковыми дорожными попечителями (по терминологіи другихъ Комитетовъ — депутатами, комиссарами и т. п.), избираемыми губернаторами преимущественно изъ среды мѣстныхъ землевладѣльцевъ и безплатно исполняющими свои почетныя обязанности. Такіе депутаты, по свидѣтельству Комитетовъ, уже существовали въ Западномъ краѣ въ 80-хъ годахъ, но потомъ были упразднены. Въ настоящее время Комитетами высказываются пожеланія о возстановленіи этихъ органовъ мѣстнаго надзора, съ предоставленіемъ имъ широкихъ правъ по наблюденію за исправленіемъ дорогъ. Въ этихъ цѣляхъ предлагается подчинить дорожному депутату всѣхъ должностныхъ лицъ, имѣющихъ непосредственное отношеніе къ починкѣ дорогъ: урядниковъ, сотскихъ, десятскихъ, старшинъ, старостъ, выборныхъ и т. п.; попечителю или депутату должно быть предоставлено, далѣе, право своею властью налагать денежныя взысканія (до 3—10 р.) на лицъ, виновныхъ въ неисправномъ содержаніи состоящихъ на ихъ отвѣтственности дорожныхъ участковъ; депутатъ распоряжается также немедленной починкой дорожныхъ сооруженій, въ случаѣ ихъ неисправности, на счетъ виновныхъ; наконецъ, какъ членъ дорожной

комиссіи, онъ представляетъ ей свои соображенія по починкѣ дорогъ въ его волости и наблюдаетъ за приведеніемъ въ исполненіе всѣхъ работъ въ своемъ участкѣ. Отличіемъ этихъ депутатовъ или попечителей является также ихъ единоличный характеръ: по мнѣнію большинства Комитетовъ западныхъ губерній, депутатъ долженъ дѣйствовать самостоятельно и отвѣчать за свои распоряженія лишь передъ уѣздной дорожной комиссіей, куда и могутъ приноситься на него жалобы (Виленская, 149—150; Витебская, 328, 485; Ковенская, 37, 115, 136, 156, 176, 184; Подольская, 233, 422, 682, 903, 957, и др.). На желательность образованія коллегіальныхъ волостныхъ дорожныхъ комитетовъ указалъ одинъ лишь Летичевскій Комитетъ Подольской губерніи, признавшій необходимымъ учрежденіе такихъ комитетовъ въ цѣляхъ, главнымъ образомъ, справедливой разверстки дорожныхъ сборовъ, проектированныхъ имъ взамѣнъ натуральной повинности (Подольская, 788, 794).

Желательность привлеченія къ болѣе дѣятельному надзору за дорогами земскихъ начальниковъ и органовъ уѣздной полиціи 62).

На ряду съ вышеприведенными сужденіями о необходимости передачи всего дорожнаго дѣла въ вѣдѣніе представителей мѣстнаго населенія, нѣсколькими Комитетами были высказаны пожеланія о привлеченіи къ болѣе дѣятельному надзору за дорогами административныхъ лицъ мѣстнаго крестьянскаго управленія и органовъ уѣздной полиціи. По мнѣнію Уѣздныхъ Комитетовъ: Вятскаго, Верейскаго Московской губерніи, Крестецкаго Новгородской и Роменскаго Полтавской, распредѣленіе повинности по содержанію проселочныхъ дорогъ и надзоръ за ея выполненіемъ крестьянскими обществами слѣдуетъ возложить на земскихъ начальниковъ, какъ органовъ власти, ближе всего стоящихъ къ населенію (Вятская, 165, 668; Московская, 148; Новгородская, 225; Полтавская, 771). Нѣсколько другихъ Комитетовъ находили необходимымъ усилить надзоръ полицейскихъ властей, возложивъ на полицію отвѣтственность за состояніе дорогъ и предоставивъ ей право производить ремонтъ дорогъ за счетъ лицъ, виновныхъ въ небрежномъ исполненіи дорожной повинности (Виленская, 65; Гродненская, 352; Минская, 283; Нижегородская, 237, 242; Псковская, 326; Тверская, 236, и др.). Были сдѣланы, наконецъ, отдѣльныя предложенія о порученіи надзора надъ дорогами завѣдующимъ военно-конскими участками, полевой стражѣ и др.

Неудовлетворительность нынѣшней технической организаціи дорожнаго хозяйства и желательность усиленія техническаго наблюденія надъ дорогами 63).

Вслѣдъ за административно-хозяйственной организаціей дорожнаго дѣла многими Комитетами обращено было вниманіе и на техническую сторону его. По свидѣтельству Гродненскаго Уѣзднаго Комитета, «съ технической стороны дорожное дѣло въ губерніи поставлено въ высшей степени неудовлетворительно: при значительномъ протяженіи дорогъ и большомъ числѣ дорожныхъ сооруженій

не существуетъ на мѣстахъ ни блюстителей, ни руководителей въ дорожныхъ работахъ, ежегодно отбываемыхъ крестьянскимъ и мѣщанскимъ населеніемъ весною и осенью, въ продолженіе каждый разъ двухъ-трехъ недѣль. Выходитъ на эти работы въ общемъ масса людей и подводъ; но вся эта рабочая сила, безъ надлежащаго надзора, ничего полезнаго не дѣлаетъ, ограничиваясь одною засыпкою колейныхъ выбоинъ землею, выбрасываемою изъ канавъ. Насыпки и утрамбовки середины дороги для стока воды, возвышенія низменныхъ мѣстъ, прокопки отлогихъ канавъ и вообще нивеллировки почти совершенно не производятся, . . . мосты строятся безъ всякаго знанія способовъ ихъ сооруженія, безъ правильныхъ устоевъ, скатовъ и подсыпокъ, отчего скоро приходятъ въ негодность и разрушаются, а лѣсной матеріалъ и затрачиваемый на нихъ трудъ пропадаютъ непроизводительно. . . » (Гродненская, 431). Подобные же отзывы объ отсутствіи или недостаточности техническаго надзора въ дорожномъ дѣлѣ и зависящемъ отъ этого плохомъ состояніи мѣстныхъ путей сообщенія приводятся въ Трудахъ цѣлаго ряда Комитетовъ.

Желательность учрежденія земскихъ техническихъ бюро съ инженерами и техниками во главѣ [64]).

Желательность привлеченія на службу земствъ техниковъ — строителей низшаго ранга или дорожныхъ мастеровъ и десятниковъ [65]).

Въ виду этихъ указаній, значительное число Комитетовъ высказалось за необходимость организаціи техническаго наблюденія надъ устройствомъ дорогъ. При этомъ часть Комитетовъ не опредѣлила точнѣе, въ какомъ видѣ должна выразиться эта техническая организація; часть же сдѣлала опредѣленныя указанія на желательность: одни—учрежденія новыхъ должностей земскихъ дорожныхъ инженеровъ или объ увеличеніи числа ихъ, гдѣ таковыя уже имѣются, другіе—о привлеченіи на службу земствъ, въ особенности для упорядоченія проселочныхъ дорогъ, обыкновенныхъ техниковъ-строителей низшаго ранга или даже простыхъ дорожныхъ мастеровъ и десятниковъ, такъ какъ инженеры, по выраженію одного доклада въ Трудахъ Вологодской губерніи, дорого стоятъ и мало знаютъ о грунтовыхъ дорогахъ, проселки же и не нуждаются въ дорогихъ усовершенствованіяхъ по правиламъ инженерной науки (Виленская, 84, 190; Витебская, 367; Вологодская, 137; Волынская, 103; Кіевская, 469; Минская, 381, и др.). Нѣсколько Комитетовъ, признавая цѣлесообразнымъ вовсе отказаться отъ натуральной дорожной повинности, выразили пожеланія объ образованіи въ каждой волости даже цѣлыхъ небольшихъ артелей спеціальныхъ дорожныхъ рабочихъ, съ опытными дорожными мастерами во главѣ и нѣсколькими лицами, съ высшимъ или среднимъ техническимъ образованіемъ, въ качествѣ инспекторовъ и инструкторовъ для всего уѣзда; опытъ созданія такихъ дорожныхъ дружинъ, какъ свидѣтельствуютъ Труды Комитетовъ, уже имѣетъ мѣсто съ 1902 года въ Суджанскомъ уѣздѣ Курской губерніи (Кіевская, 502; Курская,

641; Харьковская, 172; Черниговская, 131). За организацію техническаго надзора высказались, впрочемъ, и тѣ Комитеты, которые считали болѣе правильнымъ производить устройство и ремонтъ дорогъ подряднымъ способомъ (Архангельская, 154, 164; Волынская, 103, и друг.).

Недостаточность существующаго числа техническихъ школъ и желательность открытія спеціальныхъ учебныхъ заведеній для образованія техниковъ и десятниковъ по дорожной части [66].

Въ связи съ сужденіями о техническомъ дорожномъ надзорѣ нѣкоторыми Комитетами былъ поднятъ также вопросъ о недостаткѣ въ Россіи свѣдущихъ техниковъ по дорожной части, объясняемый крайне ограниченнымъ числомъ соотвѣтствующихъ техническихъ школъ, и было указано на необходимость открытія, за счетъ казны, спеціальныхъ учебныхъ заведеній для образованія техниковъ и десятниковъ по дорожной части. Выясненію типа такой школы посвященъ одинъ изъ докладовъ по Новозыбковскому Комитету Черниговской губерніи, при чемъ авторъ доклада рекомендуетъ учрежденіе средняго учебнаго заведенія, подготовляющаго техниковъ-строителей, умѣющихъ строить деревянные мосты и шоссе упрощеннаго типа, снимать планы и производить нивеллировки, а также составлять проекты по осушкѣ болотъ, устройству плотинъ, сельскохозяйственныхъ построекъ и т. п. (Вологодская, 10; Вятская, 336; Костромская, 414; Черниговская, 324—325).

Дороговизна техническаго надзора и возможность для земствъ обходиться безъ него [67].

Въ противоположность Комитетамъ, видѣвшимъ въ дорожныхъ техникахъ, по выраженію одного доклада, новую культурную силу, идущую потрудиться для деревенскаго жителя рядомъ съ земскимъ врачемъ и учителемъ (Тамбовская, 209), нѣсколькими Комитетами заявлено о ненужности для дорожнаго дѣла постояннаго надзора техниковъ-спеціалистовъ. «Правительство уступило земству на устройство дорожныхъ сооруженій такъ-называемые дорожные капиталы, но потребовало, чтобы эти сооруженія возводились не иначе, какъ по техническимъ смѣтамъ. Для этого каждому уѣзду потребовалось пригласить техниковъ, затрачивая на этотъ предметъ по двѣ и болѣе тысячи рублей въ годъ, или около 20% изъ получаемаго ежегодно капитала. Сорокалѣтняя же практика земства, — замѣчаетъ Спасскій Комитетъ Рязанской губерніи, — доказала, что дорожныя сооруженія хорошо возводились и безъ обязательнаго участія техниковъ, приглашать коихъ слѣдуетъ только въ тѣхъ случаяхъ, когда участіе ихъ вызывается дѣйствительною надобностью. Между тѣмъ, излишніе техники обходятся губерніи не менѣе 20.000 р. въ годъ, на которые много можно сдѣлать добра»... (Рязанская, 653). Противъ техническаго надзора высказался и Раненбургскій Комитетъ той же Рязанской губерніи, находившій, что сооруженія, построенныя подъ наблюденіемъ техниковъ, нисколько не лучше возведенныхъ Управами хозяйственнымъ способомъ, и столь же часто, если не чаще, смываются при поло-

водьи; отрицательно отнеслись къ вопросу о необходимости дорожныхъ техниковъ еще два Комитета: Уманскій—Кіевской губерніи и Петрозаводскій—Олонецкой (Кіевская, 1059; Олонецкая, 258; Рязанская, 323, 653).

Недостаточность установленныхъ закономъ мѣръ противъ нарушителей дорожныхъ постановленій 68).

Наконецъ, въ значительномъ числѣ Комитетовъ подверглись также обсужденію вопросы о порядкѣ преслѣдованія за дурное состояніе дорогъ и о мѣрахъ къ болѣе дѣйствительному понужденію населенія къ выполненію постановленій по дорожному дѣлу. Какъ указывается въ Трудахъ нѣсколькихъ Комитетовъ, несмотря на важность и значеніе дорогъ для сельской жизни, законъ недостаточно охраняетъ ихъ исправное содержаніе. Такъ, 69 ст. Устава о наказаніяхъ, налагаемыхъ мировыми судьями, ставя на первый планъ, почему-то, тротуары и мостки и лишь на послѣдній — мостовыя и грунтовыя дороги, угрожаетъ денежнымъ взысканіемъ всего до 25 р., притомъ не всѣмъ, кто содержитъ въ неисправномъ видѣ свои дороги, а лишь тѣмъ, кто послѣ напоминанія полиціи о необходимости починить дорогу не исполнитъ этой обязанности; если же такого требованія со стороны полиціи не будетъ предъявлено, то какъ бы плоха ни была дорога, виновный въ томъ не подвергнется никакой отвѣтственности (Витебская, 160; Калужская, 95; Смоленская, II, 60 — 61). Слишкомъ незначительны также взысканія, установленныя и въ другихъ статьяхъ Устава о наказаніяхъ, предусматривающихъ поврежденія дорожныхъ сооруженій и загроможденіе пути (ст.ст. 70 — 73) *), въ особенности если принять во вниманіе явно умышленную иногда порчу населеніемъ дорожныхъ сооруженій и посадокъ, удостовѣренную мѣстными Комитетами (Казанская, 52; Калужская, 111; Подольская,

---

*) Уст. о Наказ. 69) За неисправное содержаніе тротуаровъ, мостковъ, мостовыхъ и дорогъ виновные, не приступившіе къ исправленію и послѣ напоминанія, подвергаются:

денежному взысканію не свыше двадцати пяти рублей.

70) За порчу тротуаровъ, мостковъ, мостовыхъ, дорогъ и шоссе или находящихся на нихъ перилъ, канавъ, столбовъ, деревъ и т. п. виновные подвергаются:

денежному взысканію не свыше пятнадцати рублей.

71) За прогонъ скота по шоссе, тамъ, гдѣ это запрещено, или же безъ соблюденія установленныхъ для того правилъ, виновные подвергаются:

денежному взысканію не свыше пяти рублей.

72) За поврежденіе на дорогахъ мостовъ, переправъ, плотинъ, гатей и т. п. виновные подвергаются:

аресту не свыше пятнадцати дней или денежному взысканію не свыше пятидесяти рублей.

73) За препятствованіе проходу по мосткамъ и тротуарамъ или проѣзду по дорогамъ и улицамъ, оставленіемъ на нихъ громоздкихъ предметовъ или инымъ образомъ, виновные подвергаются:

денежному взысканію не свыше пяти рублей.

421; Смоленская, II, 61). Не болѣе успѣшно привлеченіе виновныхъ къ отвѣтственности и по 29 ст. Уст. о наказ.—за неисполненіе требованій полиціи о починкѣ дорогъ, такъ какъ и въ этомъ случаѣ наказаніе за проступокъ слѣдуетъ не сейчасъ же, а спустя довольно долгое время, въ теченіе котораго дорога остается непочиненной (Виленская, 148). Но и по разборѣ дѣла и наложеніи штрафа, дорога не всегда исправляется, такъ какъ крупному владѣльцу, какъ уже было указано, выгоднѣе иногда уплатить небольшой штрафъ, чѣмъ чинить порядочный участокъ дороги, требующей издержекъ, значительно превышающихъ предѣльную сумму штрафа (Витебская, 126). Въ виду недостаточности установленныхъ въ законѣ взысканій за нарушеніе дорожныхъ постановленій, полиція прибѣгаетъ иногда къ дисциплинарнымъ мѣрамъ по отношенію къ членамъ крестьянскихъ обществъ; но по отношенію къ помѣщикамъ остается одинъ длинный путь судебнаго преслѣдованія (Курская, 641; Подольская, 76, 79, 81).

Необходимость пересмотра дѣйствующихъ узаконеній относительно порядка преслѣдованія и отвѣтственности виновныхъ въ несоблюденіи правилъ по содержанію и ремонту дорогъ 69).

По приведеннымъ соображеніямъ многіе Комитеты пришли къ выводу о необходимости пересмотра дѣйствующихъ узаконеній относительно порядка преслѣдованія и отвѣтственности за несоблюденіе правилъ по содержанію и ремонту дорогъ, при чемъ нѣкоторые Комитеты вошли въ ближайшее обсужденіе и желательныхъ въ этомъ отношеніи перемѣнъ.

Желательность заведенія при волостяхъ и сельскихъ обществахъ жалобныхъ книгъ для записыванія претензій проѣзжающихъ (на дурное состояніе дорогъ и дорожныхъ сооруженій 70).

Останавливаясь на процессуальной сторонѣ вопроса, слѣдуетъ отмѣтить, прежде всего, сдѣланное въ одномъ изъ докладовъ по Витебской губерніи, предложеніе завести при всѣхъ волостяхъ и сельскихъ обществахъ жалобныя книги, куда бы каждый проѣзжающій могъ заносить свои претензіи на неисправность дорогъ съ цѣлью возбужденія надлежащаго производства, при чемъ подача такихъ жалобъ должна быть освобождена отъ гербоваго сбора и изъята отъ преслѣдованія за диффамацію (Витебская, 126—127).

Желательность предоставленія органамъ дорожнаго надзора права возбуждать обвиненія въ дурномъ состояніи дорогъ безъ предваренія владѣльцевъ 71).

Затѣмъ, въ видахъ ускоренія принятія мѣръ къ исправленію дорогъ, нѣсколькими Комитетами указывается на желательность предоставленія органамъ дорожнаго надзора права возбуждать обвиненія въ дурномъ состояніи дорогъ, безъ предваренія владѣльцевъ; другіе же Комитеты считаютъ предпочтительнымъ установить въ самомъ законѣ срокъ (напримѣръ, 1 іюня), къ которому дорога должна быть починена безъ повѣстокъ о томъ полиціи (Витебская, 56, 150; Смоленская I, 121; II, 61).

Желательность разрѣшенія дѣлъ о неисправномъ содержаніи дорогъ въ административномъ порядкѣ, съ производствомъ за счетъ виновныхъ ремонта

Далѣе, съ тою же цѣлью усиленія репрессіи и ускоренія исправленія дорогъ часть Комитетовъ признавала желательнымъ предоставить учрежденіямъ, завѣдующимъ дорожнымъ хозяйствомъ, и органамъ дорожнаго надзора (дорожнымъ депутатамъ, приходскому попечителю, уѣздному полицейскому начальнику и т. п.)

и наложеніемъ на нихъ небольшихъ штрафовъ 72).

разрѣшать дѣла о неисправномъ содержаніи дорогъ въ административномъ порядкѣ, съ правомъ производить за счетъ виновныхъ ремонтъ дорогъ и налагать на нихъ штрафы въ опредѣленномъ небольшомъ размѣрѣ, отъ 3 до 10 руб., безъ обращенія къ суду. «Мировой судья,—говорится по этому вопросу въ Трудахъ Виндавскаго Комитета Курляндской губерніи,—не видѣвшій лично дорогъ и не знающій, въ какомъ состояніи онѣ находятся, присуждаетъ наказаніе единственно на основаніи полицейскихъ протоколовъ и свидѣтельскихъ показаній и часто въ сомнительныхъ случаяхъ налагаетъ слишкомъ мягкія наказанія, при этомъ дѣла затягиваются на цѣлые мѣсяцы. Производство дѣлъ сопряжено также съ многократными поѣздками, что тяжело отзывается на тѣхъ дворохозяевахъ, которые живутъ далеко отъ мѣста разбора дѣла; полицейскіе же чиновники многими поѣздками, ради разбора дѣлъ, отвлекаются отъ своихъ прямыхъ и важнѣйшихъ обязанностей» (Курляндская, 38). Еще важнѣе, что при такомъ порядкѣ привлеченія виновныхъ къ отвѣтственности часть изъ нихъ вовсе отъ нея уклоняется, такъ какъ полиція, не имѣя возможности и времени постоянно находиться въ камерахъ мировыхъ судей, ограничивается предъявленіемъ требованій о починкѣ дорогъ, но за дѣйствительнымъ выполненіемъ этихъ требованій весьма часто не слѣдитъ (Гродненская, 320). Въ связи съ изложеннымъ, въ Лифляндскомъ Губернскомъ Комитетѣ подвергся обсужденію вопросъ о правѣ уѣзднаго начальника налагать непосредственно взысканія за неисправность дорогъ на волостного старшину, какъ лицо, отвѣтственное за принятіе мѣръ къ ихъ исправленію, при чемъ вопросъ этотъ былъ рѣшенъ большинствомъ членовъ Комитета въ утвердительномъ смыслѣ (Лифляндская, 4, 24—25).

Желательность установленія административнаго порядка разрѣшенія дѣлъ о захватѣ дорожной полосы смежными владѣльцами 73).

Нѣсколькими Комитетами были высказаны также пожеланія объ установленіи административнаго порядка разрѣшенія дѣлъ о захватѣ дорогъ, улицъ и прогоновъ для скота со стороны придорожныхъ владѣльцевъ, для чего, по мнѣнію одного Комитета, необходимо образовать особыя комиссіи на подобіе существующихъ оцѣночныхъ комиссій по отчужденію земель (Харьковская, 353; Черниговская, 396, и др.).

Желательность упрощенія судебнаго производства по дорожнымъ искамъ 74).

Не раздѣляя взглядовъ о преимуществахъ административнаго разбора дорожныхъ проступковъ, часть Комитетовъ признавала тѣмъ не менѣе чрезмѣрно сложнымъ существующій порядокъ судебнаго производства и выразила пожеланія объ упрощеніи его путемъ передачи разбора дѣлъ объ открытіи новыхъ дорогъ и о сносѣ построекъ съ бечевниковъ изъ Окружныхъ Судовъ въ вѣдѣніе Уѣздныхъ Членовъ этихъ Судовъ (Смоленская, I, 121; II, 61).

Желательность усиленія наказаній за неисправное содержаніе дорогъ и порчу дорожныхъ сооруженій и посадокъ[75]).

Переходя къ послѣдствіямъ нарушенія дорожныхъ постановленій и признавая установленныя нынѣ въ законѣ наказанія недостаточными, нѣкоторые Комитеты ограничились заявленіемъ о необходимости, вообще, усиленія взысканій за дурное содержаніе дорогъ, порчу придорожныхъ посадокъ и дорожныхъ сооруженій и поврежденіе межевыхъ дорожныхъ знаковъ; другіе же Комитеты указали точнѣе на самые размѣры и характеръ наказаній. По мнѣнію Козельскаго Комитета Калужской губерніи, за порчу деревьевъ около крестьянскихъ дворовъ, на дорогахъ и по оврагамъ слѣдуетъ карать тюремнымъ заключеніемъ на срокъ не менѣе двухъ мѣсяцевъ, такъ какъ преступленія эти весьма трудно уловимы (Калужская, 113, 128); Кіевскій Губернскій Комитетъ признаетъ желательнымъ приравнять порчу дорожныхъ насажденій уничтоженію деревьевъ въ саду, съ повышеніемъ, такимъ образомъ, наказанія съ 15-рублеваго штрафа до 3-мѣсячнаго ареста; Волчанскій Комитетъ Харьковской губерніи считаетъ необходимымъ наказывать за кражу и умышленную порчу мостовыхъ сооруженій не по ст. 72 Уст. о наказ., какъ это установлено нынѣ (арестъ до 2 недѣль), но по ст. 170 того же Устава—тюрьмой до одного года; наконецъ, Харьковскій Уѣздный Комитетъ высказывается за установленіе, вообще, строгихъ наказаній по дорожнымъ проступкамъ, съ тѣмъ, чтобы отвѣтственность виновныхъ была непремѣнно матеріальная, а при несостоятельности замѣнялась принудительными работами по ремонту дорогъ и дорожныхъ сооруженій (Харьковская, 423).

Желательность установленія отвѣтственности за порчу дорожныхъ сооруженій и посадокъ сосѣднихъ съ дорогами владѣльцевъ земель и крестьянскихъ обществъ[76]).

Наконецъ, по тому же вопросу объ отвѣтственности за порчу дорожныхъ сооруженій и посадокъ рядъ мнѣній сводился еще къ тому, чтобы отвѣтственность за указанныя нарушенія падала не только на прямыхъ виновныхъ, но и на сосѣднихъ съ дорогами владѣльцевъ земель и, въ особенности, на крестьянскія общества, съ привлеченіемъ ихъ къ штрафамъ и назначеніемъ на общественныя работы, какъ дѣйствительныхъ виновныхъ (Витебская, 350; Волынская, 91; Гродненская, 418; Минская, 273; Подольская, 422, 682; Смоленская, II, 224).

Заключенія Комитетовъ.

На основаніи приведенныхъ сужденій мѣстные Комитеты пришли къ слѣдующимъ заключеніямъ.

I. По вопросу объ административно-хозяйственной организаціи дорожнаго дѣла.

1. Желательно сосредоточить мѣстные пути сообщенія въ вѣдѣніи или подъ ближайшимъ надзоромъ правительственныхъ органовъ или земскихъ учрежденій.

Вологодская губ.: 1) Губернскій (10). 2) Вологодскій У. (149).

Курская губ.: 3) Обоянскій (507, 534) — **подъѣздные пути передать въ вѣдѣніе Правительства.**

Могилевская губ.: 4) Оршанскій (112)—**желательно учрежденіе постояннаго надзора за всѣми дорогами.**

Нижегородская губ.: 5) Васильскій (242)—**подчинить всѣ дороги вѣдѣнію и надзору мѣстнаго губернатора.**

Новгородская губ.: 6) Демянскій (214)—**въ вѣдѣніи Правительства.**

Рязанская губ.: 7) Раненбургскій (323—324)—**желательно, чтобы упорядоченіе дорогъ составляло предметъ особой попечительности административной власти.**

Самарская губ.: 8) Бугурусланскій (236)—**правительственныхъ органовъ.**

Симбирская губ.: 9) Симбирскій У. (464)—**подъѣздные пути.**

Тверская губ.: 10) Вышневолоцкій (236)—**желателенъ надзоръ Правительства за дѣйствіями полиціи по приведенію проселочныхъ дорогъ въ удовлетворительное состояніе.**

2. Желательно объединить завѣдываніе всѣми мѣстными дорогами въ рукахъ земскихъ и замѣняющихъ ихъ хозяйственныхъ учрежденій.

Архангельская губ.: 1) Архангельскій У. (154)—**въ цѣляхъ равномѣрнаго распредѣленія дорожной повинности среди всего населенія.**

Астраханская губ.: 2) Енотаевскій (99—100). 3) Черноярскій (309).

Бессарабская губ.: 4) Оргѣевскій (317).

Виленская губ.: 5) Губернскій (10). 6) Виленскій У. (83—84). 7) Дисненскій (97)—**со включеніемъ главнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ.** 8) Лидскій (125). 9) Ошмянскій (148—149). 10) Трокскій (206).

Витебская губ.: 11) Губернскій (53)—**со включеніемъ дорогъ, соединяющихъ волости, и подъѣздныхъ путей.** 12) Велижскій (109). 13) Городокскій (201—202)—**со включеніемъ волостныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей.** 14) Невельскій (367). 15) Полоцкій (396)—**со включеніемъ важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ.**

Владимірская губ.: 16) Губернскій (2—3). 17) Александровскій (59). 18) Владимірскій У. (69). 19) Гороховецкій (83) - **со включеніемъ болѣе важныхъ проселочныхъ дорогъ.** 20) Переяславскій (120). 21) Покровскій (147). 22) Судогодскій (151).

Вологодская губ.: 23) Вельскій (66—67) — **со включеніемъ подъѣздныхъ путей.** 24) Сольвычегодскій (217)—**со включеніемъ волостныхъ проселочныхъ дорогъ.** 25) Великоустюжскій (301).

Волынская губ.: 26) Владиміръ-Волынскій (56). 27) Житомірскій (86). 28) Заславскій (103). 29) Ковельскій (129—130). 30) Луцкій (157). 31) Острожскій (185). 32) Ровенскій (209). 33) Староконстантиновскій (226).

Воронежская губ.: 34) Валуйскій (86) — **со включеніемъ важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ.** 35) Задонскій (105). 36) Коротоякскій (118). 37) Острогожскій (151).

Вятская губ.: 38) Вятскій У. (165)—**со включеніемъ подъѣздныхъ путей.** 39) Котельническій (101). 40) Нолинскій (477). 41) Сарапульскій (591). 42) Слободской (657)—**со включеніемъ наиболѣе бойкихъ и важныхъ въ экономическомъ отношеніи проселочныхъ дорогъ.**

Гродненская губ.: 43) Губернскій (85). 44) Брестскій (247). 45) Бѣлостоко-Сокольскій (287). 46) Гродненскій У. (432). 47) Кобринскій (474). 48) Пружанскій (503).

Екатеринославская губ.: 49) Верхнеднѣпровскій (127). 50) Екатеринославскій У. (136) — **со включеніемъ проселочныхъ дорогъ, имѣющихъ экономическое значеніе.** 51) Маріупольскій (144). 52) Павлоградскій (242)—**въ вѣдѣніи Правительства и земства.**

Казанская губ.: 53) Лаишевскій (51—52)—**со включеніемъ проселочныхъ дорогъ, имѣющихъ важное экономическое значеніе.** 54) Спасскій (122).

Калужская губ.: 55) Жиздринскій (42). 56) Лихвинскій (168). 57) Медынскій (201) — **со включеніемъ болѣе важныхъ проселочныхъ дорогъ.** 58) Мещовскій (253)—**съ образованіемъ особыхъ уѣздныхъ комитетовъ для распредѣленія дорогъ на очереди постройки.** 59) Перемышльскій (285)—**со включеніемъ наиболѣе проѣзжихъ проселочныхъ дорогъ.** 60) Тарусскій (306).

Кіевская губ.: 61) Губернскій (16, 42)—**подъ общимъ надзоромъ губернской администраціи.** 62) Бердичевскій (324) — **въ вѣдѣніи органовъ плательщиковъ (уѣздныхъ, волостныхъ и даже сельскихъ).** 63) Васильковскій (364, 388) — **подъ руководствомъ спеціальнаго дорожнаго учрежденія губерніи.** 64) Звенигородскій (410, 440). 65) Каневскій (462, 468)—**со включеніемъ болѣе важныхъ проселочныхъ дорогъ.** 66) Кіевскій У. (635, 778). 67) Сквирскій (993, 995). 68) Уманскій (1059). 69) Чигиринскій (1126).

Ковенская губ.: 70) Губернскій (8—9). 71) Вилькомірскій (37). 72) Ковенскій У. (44—45). 73) Поневѣжскій (115). 74) Россіенскій (136). 75) Тельшевскій (156). 76) Шавельскій (177)—**кромѣ полевыхъ дорогъ.**

Костромская губ.: 77) Губернскій (104). 78) Костромской У. (414). 79) Солигаличскій (498)—**со включеніемъ проселочныхъ дорогъ большей важности.** 80) Юрьевецкій (516)—**въ вѣдѣніи особыхъ уѣздныхъ комитетовъ подъ предсѣдательствомъ предводителя дворянства, изъ Уѣздной Земской Управы, земскихъ начальниковъ и уѣзднаго исправника.**

Курляндская губ.: 81) Тальсенскій (63) — **въ вѣдѣніи уѣздныхъ совѣщаній по дорожнымъ дѣламъ и особыхъ приходскихъ органовъ.**

Курская губ.: 82) Губернскій (3). 83) Грайворонскій (111)—**со включеніемъ важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ.** 84) Корочанскій (282). 85) Новооскольскій (433, 488, 494)—**со включеніемъ болѣе важныхъ проселочныхъ дорогъ.** 86) Путивльскій (542)—**со включеніемъ всѣхъ болѣе важныхъ проселочныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей.** 87) Старооскольскій (570—571). 88) Щигровскій (851)—**со включеніемъ болѣе важныхъ проселочныхъ путей.**

Минская губ.: 89) Губернскій (4)—**въ вѣдѣніи уѣздныхъ органовъ, съ большимъ участіемъ представителей мѣстнаго населенія.** 90) Игуменскій (156)—**при надзорѣ особыхъ дорожныхъ наблюдателей.** 91) Минскій У. (185). 92) Мозырскій (234)—**со включеніемъ болѣе важныхъ проселочныхъ дорогъ.** 93) Новогрудскій (259)—**со включеніемъ всѣхъ подъѣздныхъ путей.** 94) Рѣчицкій (381). 95) Слуцкій (409).

Могилевская губ.: 96) Губернскій (12). 97) Горецкій (79).

Московская губ.: 98) Богородскій (136). 99) Волоколамскій (182). 100) Коломенскій (416). 101) Можайскій (422). 102) Рузскій (510).

Нижегородская губ.: 103) Губернскій (24, 56). 104) Арзамасскій (199)—**всѣхъ дорогъ общаго пользованія.** 105) Семеновскій (512, 540).

Новгородская губ.: 106) Губернскій (11, 13, 96). 107) Боровичскій (140). 108) Бѣлозерскій (202—203) — **со включеніемъ волостныхъ дорогъ.** 109) Кирилловскій (217). 110) Новгородскій У. (230)—**со включеніемъ волостныхъ дорогъ.** 111) Тихвинскій (343, 422). 112) Устюженскій (460, 464). 113) Череповецкій (535).

Олонецкая губ.: 114) Губернскій (37). 115) Вытегорскій (144).

Оренбургская губ.: 116) Губернскій (32, 84)—**всѣхъ дорогъ общаго пользованія.**

Орловская губ.: 117) Губернскій (44) — **со включеніемъ важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ.** 118) Волховскій (286). 119) Брянскій (305, 307). 120) Кромскій (548)—**со включеніемъ казенныхъ шоссейныхъ дорогъ, имѣющихъ болѣе мѣстное значеніе, и важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ.** 121) Малоархангельскій (587, 614) — **кромѣ полевыхъ дорогъ.** 122) Сѣвскій (738). 123) Трубчевскій (753)—**кромѣ полевыхъ дорогъ.**

Пензенская губ.: 124) Губернскій (11—12). 125) Краснослободскій (89).

Пермская губ.: 126) Губернскій (19). 127) Екатеринбургскій (174). 128) Камышловскій (210). 129) Красноуфимскій (259). 130) Осинскій (387). 131) Соликамскій (460).

Подольская губ.: 132) Винницкій (234). 133) Гайсинскій (514). 134) Каменецъ-Подольскій (682). 135) Летичевскій (788, 792—794). 136) Литинскій (801, 810). 137) Могилевскій (892). 138) Проскуровскій (977, 1011). 139) Ушицкій (1024).

Полтавская губ.: 140) Губернскій (33) — **желательно установленіе учрежденій и лицъ, на обязанности которыхъ лежало бы руководительство по исправленію проселочныхъ дорогъ.** 141) Гадячскій (183). 142) Золотоношскій (206). 143) Кобелякскій (219). 144) Константиноградскій (292). 145) Миргородскій (661, 674, 698). 146) Полтавскій У. (731). 147) Прилукскій (760).

Псковская губ.: 148) Губернскій (35). 149) Великолуцкій (101) — **кромѣ государственныхъ дорогъ, остающихся въ завѣдываніи Министерства Путей Сообщенія; желательно также учрежденіе особаго уѣзднаго дорожнаго присутствія подъ предсѣдательствомъ предводителя дворянства, изъ должностныхъ лицъ и участковыхъ наблюдателей изъ земскихъ гласныхъ, для разрѣшенія споровъ относительно выбора направленія и способовъ устройства дорогъ.** 150) Новоржевскій (116—117). 151) Островскій (232). 152) Порховскій (245). 153) Псковскій У. (263, 295)—**со включеніемъ казенныхъ шоссейныхъ дорогъ.** 154) Холмскій (341).

Рязанская губ.: 155) Губернскій (18). 156) Егорьевскій (191). 157) Михайловскій (224). 158) Рязанскій У. (482). 159) Спасскій (653).

Самарская губ.: 160) Николаевскій (367). 161) Новоузенскій (379). 162) Самарскій У. (438).

С.-Петербургская губ.: 163) Губернскій (12). 164) Петергофскій (61). 165) Шлиссельбургскій (89).

Саратовская губ.: 166) Камышинскій (455).

Симбирская губ.: 167) Курмышскій (360).

Смоленская губ.: 168) Рославльскій (261). 169) Юхновскій (297)—**со включеніемъ также шоссейныхъ дорогъ, устраиваемыхъ на средства казны.**

Таврическая губ.: 170) Днѣпровскій (47) — **желательно предоставить разрѣшеніе вопросовъ о междугубернскихъ трактахъ особому съѣзду представителей губернскихъ и заинтересованныхъ уѣздныхъ земствъ.** 171) Мелитопольскій (106). 172) Θеодосійскій (265).

Тамбовская губ.: 173) Губернскій (9). 174) Моршанскій (325). 175) Темниковскій (414). 176) Усманскій (431). 177) Шацкій (483).

Тверская губ.: 178) Зубцовскій (241). 179) Корчевскій (312, 337). 180) Старицкій (415)—**со включеніемъ шоссейныхъ дорогъ, устраиваемыхъ на счетъ казны.**

Тульская губ.: 181) Губернскій (11). 182) Алексинскій (88). 183) Бѣлевскій (123). 184) Новосильскій (368—369). 185) Тульскій У. (462). 186) Чернскій (498)—**со включеніемъ большихъ проселочныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей.**

Уфимская губ.: 187) Белебеевскій (35). 188) Бирскій (56, 179).

Харьковская губ.: 189) Губернскій (32). 190) Ахтырскій (172). 191) Волчанскій (206—207). 192) Зміевскій (224). 193) Сумскій (352—353)—**желателенъ постепенный переходъ проселочныхъ дорогъ въ вѣдѣніе земствъ.** 194) Харьковскій У. (422).

Херсонская губ.: 195) Одесскій (296)—**кромѣ полевыхъ дорогъ.**

Черниговская губ.: 196) Борзенскій (115, 122). 197) Глуховскій (130—131). 198) Козелецкій (202—203)—**кромѣ путей, содержимыхъ на средства казны.** 199) Кролевецкій (269). 200) Мглинскій (273). 201) Новозыбковскій (289). 202) Сосницкій (394). 203) Суражскій (430). 204) Черниговскій У. (440).

Эстляндская губ.: 205) Губернскій (55)—**желательно скорѣйшее введеніе въ краѣ земскихъ учрежденій.**

Ярославская губ.: 206) Губернскій (12—16)—**кромѣ полевыхъ дорогъ.** 207) Любимскій (88)—**всѣхъ дорогъ общаго пользованія.** 208) Мышкинскій (163—164)—**со включеніемъ большихъ проселочныхъ дорогъ.** 209) Пошехонскій (192)—**со включеніемъ болѣе важныхъ проселочныхъ дорогъ.** 210) Романово-Борисоглѣбскій (196). 211) Рыбинскій (211—212). 212) Угличскій (222). 213) Ярославскій У. (233)—**со включеніемъ подъѣздныхъ путей.**

3. Хозяйственно - техническую организацію дорожнаго дѣла желательно сосредоточить:

А. Въ уѣздныхъ земствахъ.

Кіевская губ.: 1) Васильковскій (388)—**сохранивъ общее руководство за губерн-**

Б. Въ губернскихъ земствахъ.

Кіевская губ.: 1) Васильковскій (388) — **губернскому учрежденію должно быть**

скими учрежденіями. 2) Чигиринскій (1126).

Олонецкая губ.: 3) Губернскій (37—42)—**самое выполненіе дорожныхъ работъ.**

Пензенская губ.: 4) Краснослободскій (89).

Пермская губ.: 5) Красноуфимскій (259). 6) Осинскій (387). 7) Шадринскій (498).

Рязанская губ.: 8) Раненбургскій (323).

Тверская губ.: 9) Губернскій (16). 10) Ржевскій (366) — **распредѣленіе труда въ дорожномъ дѣлѣ между губернскими и уѣздными земствами должно быть предоставлено усмотрѣнію земскихъ учрежденій, а не законодательной нормировкѣ.**

Тульская губ.: 11) Губернскій (11). 12) Богородицкій (94, 107)—**контроль за выполненіемъ дорожной смѣты мелкой организаціей.** 13) Новосильскій (368).

Харьковская губ.: 14) Изюмскій (250).

Черниговская губ.: 15) Черниговскій У. (440).

Ярославская губ.: 16) Пошехонскій (192).

поручено лишь общее руководство и инспектированіе дорожныхъ работъ.

Олонецкая губ.: 2) Губернскій (37—42)—**за губернскимъ земствомъ долженъ быть сохраненъ лишь техническій надзоръ и общее руководство работами.**

Пензенская губ.: 3) Губернскій (57).

Пермская губ.: 4) Губернскій (18).

Псковская губ.: 5) Псковскій У. (295)—**право перехода отъ натуральной дорожной повинности къ денежной и обратно.**

Рязанская губ.: 6) Сапожковскій (577)—**для примиренія интересовъ сосѣднихъ уѣздовъ.**

Таврическая губ.: 7) Мелитопольскій (106).

4. Желательно урегулированіе вопросовъ о порядкѣ содержанія дорогъ, интересующихъ двѣ и болѣе смежныхъ губерніи.

Орловская губ.: 1) Губернскій (47) — **содержаніе такихъ дорогъ должно находиться въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія.** 2) Малоархангельскій (588, 651).

Таврическая губ.: 3) Днѣпровскій (47)— **распредѣленіе обязанностей по содержанію такихъ дорогъ должно быть предоставлено съѣздамъ представителей губернскихъ и уѣздныхъ земствъ заинтересованныхъ губерній.**

5. Завѣдываніе проселочными дорогами желательно возложить на мелкую земскую организацію, съ правомъ самообложенія или безъ него.

Бессарабская губ.: 1) Бендерскій (160, 175).
Витебская губ.: 2) Полоцкій (397).
Вятская губ.: 3) Малмыжскій (334).
Кіевская губ.: 4) Бердичевскій (324).
Костромская губ.: 5) Буйскій (191).
Минская губ.: 6) Рѣчицкій (381).

Московская губ.: 7) Губернскій (14). 8) Звенигородскій (299, 328). 9) Клинскій (381—382, 409—410). 10) Коломенскій (416). 11) Московскій У. (434, 439). 12) Рузскій (509).

Новгородская губ.: 13) Губернскій (13, 96). 14) Боровичскій (140). 15) Бѣлозерскій (200). 16) Старорусскій (281). 17) Тихвинскій (344). 18) Устюженскій (460, 464). 19) Череповецкій (539, 541).

Орловская губ.: 20) Губернскій (273—274). 21) Елецкій (334). 22) Ливенскій (569). 23) Малоархангельскій (614).

Подольская губ.: 24) Гайсинскій (496). 25) Литинскій (810, 846).
Полтавская губ.: 26) Лохвицкій (572).
Псковская губ.: 27) Порховскій (245).
Рязанская губ.: 28) Егорьевскій (191). 29) Рязанскій У. (482).
Смоленская губ.: 30) Губернскій (125). 31) Ельнинскій (164). 32) Сычевскій (284).
Тамбовская губ.: 33) Кирсановскій (192).
Тверская губ.: 34) Весьегонскій (154, 160).
Тульская губ.: 35) Богородицкій (94, 107). 36) Епифанскій (195).

Уфимская губ.: 37) Белебеевскій (38). 38) Бирскій (99, 167).
Херсонская губ.: 39) Одесскій (311).
Черниговская губ.: 40) Конотопскій (256, 259). 41) Черниговскій У. (440).

6. Для наблюденія за проселочными дорогами желательно учредить, въ помощь Уѣзднымъ Земскимъ Управамъ, дорожныхъ участковыхъ попечителей или старостъ.

Воронежская губ.: 1) Бобровскій (60)—**приходскія попечительства.**
Вятская губ.: 2) Вятскій У. (165).
Костромская губ.: 3) Макарьевскій (476).
Московская губ.: 4) Богородскій (135). 5) Серпуховскій (615, 636).
Новгородская губ.: 6) Новгородскій У. (232).
Псковская губ.: 7) Великолуцкій (101). 8) Холмскій (335, 348).
Рязанская губ.: 9) Зарайскій (219).
Тульская губ.: 10) Богородицкій (94, 107) — **участковыхъ попечителей, въ качествѣ выборныхъ отъ мелкой земской организаціи.**

7. Для упорядоченія дорожнаго дѣла желательно введеніе земскихъ учрежденій въ полномъ объемѣ или, по крайней мѣрѣ, преобразованіе временныхъ совѣщательныхъ коммисій въ постоянные дорожные комитеты, состоящіе подъ предсѣдательствомъ предводителей дворянства, изъ органовъ уѣздной администраціи и представителей мѣстнаго населенія, по избранію губернаторовъ, съ предоставленіемъ означеннымъ представителямъ правъ участковыхъ дорожныхъ попечителей.

Архангельская губ.: 1) Архангельскій У. (154).
Астраханская губ.: 2) Енотаевскій (99). 3) Черноярскій (309).
Виленская губ.: 4) Губернскій (10). 5) Виленскій У. (83—84). 6) Дисненскій (97). 7) Лидскій (125). 8) Ошмянскій (148—149). 9) Трокскій (206).
Витебская губ.: 10) Губернскій (55). 11) Велижскій (109). 12) Городокскій (202). 13) Двинскій (237). 14) Невельскій (369). 15) Полоцкій (397). 16) Себежскій (510).
Волынская губ.: 17) Владиміръ-Волынскій (56). 18) Житомірскій (80). 19) Заславскій (103). 20) Ковельскій (129—130). 21) Луцкій (156). 22) Новоградъ-Волынскій (160). 23) Овручскій (178). 24) Острожскій (185). 25) Ровенскій (209). 26) Староконстантиновскій (226).
Гродненская губ.: 27) Губернскій (85). 28) Брестскій (247). 29) Бѣлостоко-Сокольскій (286—287). 30) Гродненскій У. (432). 31) Кобринскій (474). 32) Пружанскій (503).
Кіевская губ.: 33) Губернскій (42—43). 34) Бердичевскій (339). 35) Васильковскій (364). 36) Звенигородскій (394, 438). 37) Каневскій (462—463, 468). 38) Кіевскій У. (635). 39) Липовецкій (859). 40) Радомысльскій (908). 41) Сквирскій (993—994). 42) Уманскій (1059). 43) Чигиринскій (1137).
Ковенская губ.: 44) Губернскій (8—9). 45) Вилькомірскій (37). 46) Ковенскій У. (44). 47) Поневѣжскій (115—116). 48) Россіенскій (136). 49) Тельшевскій (156). 50) Шавельскій (177).
Минская губ.: 51) Губернскій (4)). 52) Игуменскій (156). 53) Минскій У. (185). 54) Мозырскій (234). 55) Новогрудскій (266). 56) Рѣчицкій (381). 57) Слуцкій (408—409).
Могилевская губ.: 58) Губернскій (12). 59) Горецкій (79). 60) Могилевскій У. (98). 61) Чаусскій (144).
Подольская губ.: 62) Винницкій (234). 63) Гайсинскій (514). 64) Каменецъ-Подольскій (682). 65) Летичевскій (788, 794)—**желательно также образованіе волостныхъ комитетовъ.** 66) Литинскій (801, 810). 67) Могилевскій (892, 903—904). 68) Проскуровскій (977, 1011). 69) Ушицкій (1024).
Эстляндская губ.: 70) Ревельскій (179) — **надзоръ за содержаніемъ въ исправности всѣхъ дорогъ прихода слѣдуетъ передать церковнымъ попечителямъ.**

8. **Желательно привлеченіе къ болѣе дѣятельному надзору за дорогами земскихъ начальниковъ и органовъ уѣздной полиціи.**

Бессарабская губ.: 1) Сорокскій (342—343, 345).
Волынская губ.: 2) Острожскій (186).
Вятская губ.: 3) Вятскій У. (165).
Курляндская губ.: 4) Газенпотскій (43).
Курская губ.: 5) Грайворонскій (111) — **за второстепенными проселочными дорогами.** 6) Рыльскій (560).
Московская губ.: 7) Верейскій (148).
Новгородская губ.: 8) Крестецкій (225).
Олонецкая губ.: 9) Пудожскій (280).
Полтавская губ.: 10) Роменскій (771).
Псковская губ.: 11) Торопецкій (326).
Рязанская губ.: 12) Данковскій (182). 13) Раненбургскій (323—324). 14) Сапожковскій (517). 15) Спасскій (653).
Самарская губ.: 16) Бугурусланскій (236).
Смоленская губ.: 17) Губернскій (121).
Тамбовская губ.: 18) Губернскій (9). 19) Кирсановскій (192).
Тверская губ.: 20) Вышневолоцкій (236).
Тульская губ.: 21) Веневскій (138).
Харьковская губ.: 22) Ахтырскій (172).

9. **Для упорядоченія дорожнаго дѣла необходима организація постояннаго техническаго надзора надъ дорогами.**

Архангельская губ.: 1) Архангельскій У. (154, 164)—**желателенъ техническій надзоръ надъ исправленіемъ дорогъ подрядчиками.**

Виленская губ.: 2) Виленскій У. (84)—**въ лицѣ техниковъ низшаго ранга для каждаго дорожнаго участка.** 3) Ошмянскій (149)—**въ лицѣ уѣздныхъ дорожныхъ инженеровъ.** 4) Свенцянскій (190)—**десятниковъ по участкамъ.**

Витебская губ.: 5) Губернскій (55)—**инженеровъ при губернскомъ комитетѣ.** 6) Невельскій (367) — **дорожныхъ десятниковъ.** 7) Полоцкій (405—406).

Владимірская губ.: 8) Владимірскій У. (69)—**полѣтовщиковъ (дорожныхъ мастеровъ) на каждыя 20—40 верстъ.**

Волынская губ.: 9) Заславскій (103)—**земскихъ дорожныхъ техниковъ.**

Гродненская губ.: 10) Брестскій (247). 11) Волковысскій (392).

Калужская губ.: 12) Медынскій (201).

Кіевская губ.: 13) Бердичевскій (324)—**въ лицѣ уѣздныхъ инженеровъ.** 14) Звенигородскій (394, 438)—**уѣздныхъ инженеровъ.** 15) Каневскій (469)—**дорожныхъ десятниковъ и сторожей.** 16) Липовецкій (882). 17) Радомысльскій (908)—**въ лицѣ техника при уѣздномъ комитетѣ и двухъ десятниковъ на каждую волость.**

10. **Въ виду дороговизны приглашенія на службу земствъ лицъ со спеціальнымъ техническимъ образованіемъ и возможности, при простотѣ дорожныхъ сооруженій, обойтись безъ техническихъ смѣтъ, — учрежденіе постоянныхъ техническихъ бюро при Управахъ представляется излишнимъ.**

Кіевская губ.: 1) Уманскій (1059).
Олонецкая губ.: 2) Петрозаводскій (258).
Рязанская губ.: 3) Раненбургскій (323). 4) Спасскій (653).

Ковенская губ.: 18) Поневѣжскій (116)—**въ лицѣ дорожныхъ инженеровъ**. 19) Шавельскій (177)—**дорожныхъ мастеровъ.**

Костромская губ: 20) Галичскій (350). 21) Макарьевскій (476)—**дорожныхъ смотрителей.**

Курская губ.: 22) Щигровскій (851).

Минская губ.: 23) Губернскій (42). 24) Новогрудскій (266). 25) Рѣчицкій (381).

Могилевская губ.: 26) Горецкій (76)—**въ лицѣ дорожнаго техника и подчиненныхъ ему дорожныхъ мастеровъ**. 27) Могилевскій У. (97) — **въ лицѣ дорожныхъ десятниковъ**. 28) Чаусскій (144).

Олонецкая губ.: 29) Губернскій (37—38).

Подольская губ.: 30) Губернскій (66, 68)—**желательно учрежденіе новыхъ должностей дорожныхъ инженеровъ**. 31) Гайсинскій (514). 32) Каменецъ-Подольскій У. (679, 693)—**желательно имѣть дорожныхъ сторожей для наблюденія за цѣлостью дорожныхъ сооруженій и посадокъ.**

Псковская губ.: 33) Великолуцкій (101)—**въ лицѣ дорожныхъ мастеровъ для текущаго ремонта дорогъ.**

Харьковская губ.: 34) Ахтырскій (172)—**въ лицѣ дорожныхъ мастеровъ во главѣ рабочихъ артелей.**

Черниговская губ.: 35) Глуховскій (126, 131) — **въ лицѣ уѣздныхъ техниковъ и особыхъ артелей дорожныхъ рабочихъ для каждой волости, съ дорожными мастерами во главѣ.**

Ярославская губ.: 36) Губернскій (16).

11. Въ виду недостаточности дорожныхъ техниковъ желательно увеличеніе числа спеціальныхъ школъ для ихъ подготовки.

Вологодская губ.: 1) Губернскій (10).
Вятская губ.: 2) Малмыжскій (336)—**на средства государства.**
Костромская губ.: 3) Костромской У. (414, 418)—**на средства государства.**

II. По вопросу о мѣрахъ противъ нарушителей дорожныхъ постановленій.

1. Желателенъ пересмотръ дѣйствующихъ узаконеній относительно возбужденія преслѣдованій и отвѣтственности виновныхъ въ несоблюденіи правилъ по содержанію и ремонту дорогъ и дорожныхъ сооруженій.

Калужская губ.: 1) Козельскій (95).
Минская губ.: 2) Губернскій (42).
Олонецкая губ.: 3) Пудожскій (280).
С.-Петербургская губ.: 4) Губернскій (29). 5) С.-Петербургскій У. (66).
Тульская губ.: 6) Чернскій (498).

2. Желательно измѣнить ст. 69 Устава о наказаніяхъ, налагаемыхъ мировыми судьями, въ смыслѣ предоставленія органамъ

дорожнаго надзора права возбуждать обвиненія за дурное состояніе дорогъ, безъ предваренія владѣльцевъ о необходимости ихъ починки.

Витебская губ.: 1) Губернскій (56) и 2) Витебскій (150)—**установивъ опредѣленный срокъ въ году для приведенія дорогъ въ порядокъ.**

Смоленская губ.: 3) Губернскій (121). 4) Бѣльскій (61).

3. Желательно разрѣшеніе дѣлъ о неисправномъ содержаніи дорогъ въ административномъ порядкѣ, съ наложеніемъ на виновныхъ небольшихъ штрафовъ безъ обращенія къ суду.

Виленская губ.: 1) Ошмянскій (149)—**до 10 руб.**

Ковенская губ.: 2) Поневѣжскій (116). 3) Россіенскій (136)—**до 3 руб.**

Курляндская губ.: 4) Виндавскій (33, 38). 5) Добленскій (53—54). 6) Тальсенскій (63)—**установивъ постоянный третейскій судъ подъ предсѣдательствомъ уѣзднаго начальника, изъ членовъ—помѣщиковъ, выбранныхъ собраніемъ уполномоченныхъ церковнаго прихода, и членовъ — дворохозяевъ, назначенныхъ собраніемъ волостныхъ старшинъ.**

Лифляндская губ.: 7) Губернскій (4, 25)—**съ предоставленіемъ уѣздному начальнику права налагать непосредственно взысканія на волостныхъ старшинъ.**

Псковская губ.: 8) Великолуцкій (101)—**учредивъ уѣздное дорожное присутствіе подъ предсѣдательствомъ предводителя дворянства изъ должностныхъ лицъ уѣзда и земскихъ гласныхъ, для разбора дорожныхъ споровъ.**

Эстляндская губ.: 9) Ревельскій (179).

4. Желательно предоставить учрежденіямъ, завѣдующимъ дорожнымъ хозяйствомъ, и органамъ дорожнаго надзора право производить ремонтъ дорогъ за счетъ неисправныхъ владѣльцевъ и крестьянскихъ обществъ.

Виленская губ.: 1) Виленскій У. (84). 2) Ошмянскій (149).
Казанская губ.: 3) Спасскій (122).
Калужская губ.: 4) Козельскій (95).
Ковенская губ.: 5) Поневѣжскій (116).
Московская губ.: 6) Волоколамскій (182).
Псковская губ.: 7) Торопецкій (326).
Самарская губ.: 8) Новоузенскій (379).

5. Желательно установленіе административнаго порядка разрѣшенія дѣлъ о захватѣ дорожной полосы смежными владѣльцами.

Таврическая губ.: 1) Губернскій (8).

Харьковская губ.: 2) Сумскій (353)—**съ образованіемъ особыхъ коммиссій на подобіе оцѣночныхъ коммиссій по отчужденію.**

Черниговская губ.: 3) Сосницкій (396).

6. Желательны изъятіе исковыхъ дѣлъ объ открытіи новыхъ дорогъ и о сносѣ построекъ съ бечевниковъ изъ производства Окружныхъ Судовъ и передача ихъ въ вѣдѣніе Уѣздныхъ Членовъ Суда.

Смоленская губ.: 1) Губернскій (121). 2) Бѣльскій (61).

7. Желательно усиленіе наказаній за неисправное содержаніе дорогъ и порчу дорожныхъ сооруженій и посадокъ.

Гродненская губ.: 1) Губернскій (66).
Казанская губ.: 2) Лаишевскій (52).
Калужская губ.: 3) Козельскій (113, 128)—**за порчу деревьевъ на дорогахъ должна назначаться тюрьма до 2-хъ мѣсяцевъ.**

Кіевская губ.: 4) Губернскій (8)—**порчу дорожныхъ насажденій слѣдуетъ приравнять къ уничтоженію деревьевъ въ саду.** 5) Бердичевскій (323)—**съ возложеніемъ на виновныхъ обязанности посадить новыя деревья на мѣсто испорченныхъ.**

Харьковская губ.: 6) Волчанскій (206)—**за умышленную порчу мостовыхъ сооруженій слѣдуетъ назначать взысканіе по ст. 170 Улож. о наказ. (тюрьма до одного года).** 7) Харьковскій У. (423)—**слѣдуетъ установить матеріальную отвѣтственность виновныхъ, съ замѣною ея, при несостоятельности, принудительными работами по ремонту дорогъ.**

8. Желательно установленіе отвѣтственности за порчу дорожныхъ сооруженій и посадокъ сосѣднихъ съ дорогами владѣльцевъ земель и крестьянскихъ обществъ.

Витебская губ.: 1) Люцинскій (350)—**съ возложеніемъ отвѣтственности за порчу посадокъ и сооруженій малолѣтними пастухами и скотомъ на хозяевъ пасущагося скота.**

Гродненская губ.: 2) Гродненскій У. (418).

Подольская губ.: 3) Каменецъ-Подольскій У. (682).

Глава IV. Источники денежныхъ средствъ на дорожное дѣло и натуральная дорожная повинность.

Распредѣленіе бремени дорожныхъ расходовъ на основаніи дѣйствующаго законодательства.

Установленное еще въ 1833 году и сохраняющееся до сихъ поръ раздѣленіе гужевыхъ дорогъ на 5 классовъ или разрядовъ по ихъ подвѣдомственности (Уставъ Пут. Сообщ., ст. 10) опредѣлило вмѣстѣ съ тѣмъ и распредѣленіе бремени ихъ содержанія. Согласно этому закону, дороги перваго класса — главныхъ сообщеній или государственныя — должны устраиваться и содержаться на счетъ казны, въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія (Уст. Пут. Сооб., ст. 11); дороги второго, третьяго и четвертаго классовъ—большихъ сообщеній, а равно обыкновенныя губернскія и уѣздныя грунтовыя—почтовыя, торговыя и военныя сообщенія—на счетъ земскихъ повинностей, въ вѣдѣніи земскихъ и замѣняющихъ ихъ учрежденій (Уст. Пут. Сообщ., ст.ст. 13, 719; Уст. о земск. повин., ст.ст. 33, 124, 263, 289—294); наконецъ, проселочныя или сельскія и полевыя дороги должны содержаться землевладѣльцами и селеніями, чрезъ дачи которыхъ пролегаютъ, но по мѣрѣ совершенной необходимости, надзоръ же за ними возложенъ на мѣстное начальство (Уст. Пут. Сообщ., ст.ст. 802, 806; Уст. о земск. повин., ст. 295). На практикѣ, однако, указанный порядокъ содержанія дорогъ съ теченіемъ времени значительно видоизмѣнился. Какъ уже было упомянуто въ III главѣ, подъ вліяніемъ новыхъ потребностей и условій передвиженія, созданныхъ развитіемъ парового транспорта, гужевые пути вообще, и отдѣльные тракты въ частности, потеряли свое прежнее значеніе. Вмѣстѣ съ тѣмъ перестала удовлетворять потребностямъ и установленная классификація дорогъ какъ въ отношеніи ихъ подвѣдомственности, такъ и по распредѣленію бремени ихъ содержанія.

Еще въ началѣ 70-хъ годовъ часть старинныхъ государственныхъ шоссейныхъ дорогъ была передана во временное завѣдываніе нѣкоторыхъ земствъ, съ выдачей изъ казны опредѣленнаго поверстнаго пособія на содержаніе этихъ дорогъ и съ предоставленіемъ земствамъ права взиманія въ свою пользу шоссейныхъ сборовъ. Затѣмъ, закономъ 5 апрѣля 1883 года всѣ казенныя шоссейныя

дороги были раздѣлены на шоссе обще-государственнаго и мѣстнаго значенія, съ выдѣленіемъ изъ числа послѣднихъ въ особую группу малопроѣзжихъ шоссе, и установленъ порядокъ передачи тѣхъ и другихъ дорогъ въ вѣдѣніе земствъ. Именно, шоссейныя дороги государственнаго значенія разрѣшено передавать въ завѣдываніе земствъ, на срокъ до 25 лѣтъ, съ условіемъ поддержанія этихъ путей въ точно установленномъ по договору видѣ, для чего положено отпускать земствамъ изъ казны суммы въ размѣрѣ существующаго ассигнованія на обыкновенный и капитальный ремонтъ передаваемыхъ шоссе, независимо отъ предоставленія права взиманія на нихъ заставныхъ сборовъ; шоссейные же пути мѣстнаго значенія постановлено передавать въ завѣдываніе земствъ съ условіемъ содержанія вообще въ безопасномъ и удобномъ для проѣзда состояніи и съ разрѣшеніемъ производить на этихъ дорогахъ нѣкоторыя передѣлки, въ соотвѣтствіи съ дѣйствительными потребностями движенія, при чемъ положено отпускать земствамъ поверстное изъ казны пособіе на содержаніе этихъ дорогъ въ размѣрѣ ассигнованій на одинъ лишь обыкновенный ремонтъ; наконецъ, малопроѣзжія шоссейныя дороги предоставлено перечислять въ разрядъ земскихъ дорогъ безъ всякихъ пособій изъ казны, съ тѣмъ, чтобы дальнѣйшее содержаніе такихъ дорогъ зависѣло всецѣло отъ усмотрѣнія земскихъ учрежденій (Уст. Пут. Сообщ., примѣчанія 4 и 5 къ ст. 11 и прил. къ примѣч. 4). Черезъ нѣсколько лѣтъ, однако, обнаружилось, что земства, не имѣя средствъ на содержаніе малопроѣзжихъ шоссе и не признавая за ними экономическаго значенія, прекратили вовсе ихъ ремонтъ, вслѣдствіе чего шоссе эти пришли въ разстройство; тогда Высочайшимъ повелѣніемъ 17 февраля 1889 года было пріостановлено дѣйствіе закона 1883 года въ той его части, которая касалась передачи казенныхъ шоссе земствамъ безъ пособія отъ казны, при чемъ часть вышеуказанныхъ шоссе была принята обратно въ казенное завѣдываніе, а на содержаніе другой части опредѣлено впредь выдавать постоянныя изъ казны пособія. Такимъ образомъ, въ настоящее время казенныя шоссейныя дороги передаются лишь во временное завѣдываніе земскихъ учрежденій и на содержаніе ихъ ассигнуются изъ казны опредѣленныя денежныя пособія *).

Далѣе, устройство и содержаніе дорогъ второго класса—большихъ сообщеній—было отнесено сперва на счетъ особаго вспомо-

---

*) Къ 1903 году въ 49 губерніяхъ Европейской Россіи имѣлось казенныхъ шоссейныхъ дорогъ 8.953 версты, изъ этого протяженія было передано въ завѣдываніе земствъ въ 12 губерніяхъ 3.852 версты казенныхъ шоссе, съ ежегоднымъ пособіемъ отъ казны на ихъ содержаніе въ 1.380.107 руб.

Примѣч. составителя.

гательнаго земскаго сбора, а потомъ переведено на обще-земскія денежныя средства и заключаемые подъ земскіе сборы займы; дороги третьяго класса или губернскія положено было устраивать и содержать частью на земскіе сборы, частью натуральною дорожною повинностью населенія; дороги же четвертаго класса — уѣздныя сообщенія — отнесены были всецѣло на натуральную повинность населенія. Съ введеніемъ въ 1864 году земскихъ учрежденій большинство земствъ отказалось, однако, вовсе отъ натуральной дорожной повинности по содержанію земскихъ дорогъ—въ виду сословнаго ея характера и крайней неуравнительности, о чемъ будетъ изложено ниже. Такимъ образомъ, съ теченіемъ времени въ большинствѣ уѣздовъ 34 земскихъ губерній содержаніе земскихъ дорогъ, т. е. дорогъ второго, третьяго и четвертаго классовъ, отнесено было исключительно на денежные земскіе сборы, въ меньшинствѣ же уѣздовъ этихъ губерній и во всѣхъ губерніяхъ неземскихъ, кромѣ небольшихъ денежныхъ ассигнованій, главнымъ источникомъ содержанія дорогъ, лежащихъ на отвѣтственности земствъ, продолжала оставаться натуральная дорожная повинность *).

Недостаточность этихъ средствъ для приведенія въ порядокъ значительнаго протяженія земскихъ дорогъ сознавалась уже давно; когда же вслѣдъ за сооруженіемъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ многіе старые тракты потеряли почти всякое значеніе, а вмѣстѣ съ тѣмъ выяснилась необходимость проложенія новыхъ подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ, нужда земствъ въ увеличеніи дорожныхъ ресурсовъ обнаружилась съ полной очевидностью. Въ видахъ удовлетворенія этой потребности еще въ началѣ 1870-хъ годовъ, при передачѣ земствамъ во временное завѣдываніе казенныхъ шоссейныхъ дорогъ, въ заключаемыхъ съ земскими учрежденіями договорахъ предусматривалось право земствъ обращать свободные остатки отъ казенныхъ пособій по содержанію шоссейныхъ дорогъ и заставныхъ сборовъ—на устройство въ предѣлахъ губерній новыхъ шоссейныхъ дорогъ мѣстнаго значенія и въ особенности

---

*) По свѣдѣніямъ за 1902 годъ, въ 359 уѣздахъ 34 земскихъ губерній земскія дороги, общимъ протяженіемъ въ 117.000 верстъ, содержатся: въ 260 уѣздахъ (73.900 верстъ) исключительно за счетъ денежныхъ земскихъ сборовъ и въ 99 уѣздахъ (43.100 верстъ)—посредствомъ преимущественно натуральной дорожной повинности; во всѣхъ же остальныхъ 15 неземскихъ губерніяхъ Европейской Россіи (безъ области Войска Донского), или въ 134 уѣздахъ, изъ 78.680 верстъ всѣхъ земскихъ дорогъ этихъ губерній—76.700 верстъ содержатся, главнымъ образомъ, натуральною дорожною повинностью. Денежныя затраты на дороги изъ земскихъ средствъ, не считая отчисленій на образованіе дорожныхъ капиталовъ, составляли въ 1900 г. по 34 земскимъ губерніямъ 3.340.600 рублей и по 15 губерніямъ неземскимъ, по даннымъ за 1902 годъ, 513.340 рублей, а всего 3.853.940 рублей; стоимость же натуральной дорожной повинности можетъ быть исчислена для всѣхъ сохранившихъ ее уѣздовъ, приблизительно, въ 6,8 милл. руб., по 56,7 рубля на версту земскихъ дорогъ.

Примѣч. составителя.

подъѣздныхъ путей къ станціямъ, пристанямъ и важнымъ торгово-промышленнымъ пунктамъ. Законъ 5 апрѣля 1883 года не только сохранилъ право земствъ распоряжаться этими остатками съ указанной цѣлью, но и установилъ, въ случаѣ недостаточности этихъ средствъ, отпускъ земствамъ воспособленій изъ казны для сооруженія подъѣздныхъ путей на небольшихъ протяженіяхъ, въ видѣ безпроцентныхъ ссудъ, выдаваемыхъ на срокъ не болѣе 10 лѣтъ, или, при крайней въ томъ необходимости, въ видѣ безвозвратныхъ пособій въ размѣрѣ не свыше половины исчисленной на постройку этихъ путей суммы, съ тѣмъ, однако, чтобы текущее содержаніе устраиваемыхъ путей относилось во всякомъ случаѣ на средства земствъ (Уст. Пут. Сообщ., ст. 11 прим. 4, прилож. п. 12 и 13)*).

Дальнѣйшее увеличеніе земскихъ средствъ на дорожное дѣло послѣдовало на основаніи закона 1 іюня 1895 года. Согласно этому закону, съ повинности земствъ было снято содержаніе преобразованныхъ по закону 12 іюня 1889 года мировыхъ судебныхъ и по крестьянскимъ дѣламъ учрежденій, а также мировыхъ судей и губернскихъ статистическихъ комитетовъ, съ тѣмъ, чтобы освобождающіяся вслѣдствіе этого земскія средства были обращены на образованіе особаго по каждой губерніи дорожнаго капитала, состоящаго въ распоряженіи губернскихъ земствъ и губернскихъ распорядительныхъ комитетовъ и предназначеннаго на улучшеніе существующихъ путей сообщенія и сооруженіе новыхъ шоссейныхъ и грунтовыхъ дорогъ, имѣющихъ значеніе для мѣстныхъ сельскохозяйственныхъ, промышленныхъ и коммерческихъ интересовъ **). Затѣмъ, съ цѣлью предоставленія земствамъ возможности осуществить въ наиболѣе короткій срокъ намѣченные ими планы сооруженія дорожныхъ сѣтей, закономъ 8 февраля 1899 года была разрѣшена выдача земствамъ ссудъ изъ Государственнаго Казначейства подъ обезпеченіе дорожными капиталами, изъ 3,8%, съ тѣмъ, чтобы уплата роста и погашенія по ссудамъ не превышала 70% ежегодныхъ отчисленій земскихъ сборовъ въ дорожные капиталы (Уст.

---

*) Общая сумма выданныхъ изъ казны земствамъ на основаніи закона 5 апрѣля 1883 года ссудъ и пособій достигла за все время до 1903 года 4.634.780 руб.

**) Въ силу закона 1 іюня 1895 года въ распоряженіе земскихъ учрежденій на составленіе дорожныхъ капиталовъ ежегодно поступаетъ: въ 34 земскихъ губерніяхъ 6.028.978 руб. и въ 15 неземскихъ губерніяхъ 2.814.700 руб., а всего 8.843.678 руб. До 1903 года въ дорожные капиталы 34 земскихъ губерній поступило всего 47,5 милліоновъ руб., изъ которыхъ къ тому времени было затрачено 31,9 милл. руб. и осталось неизрасходованными 15,5 милл. р. (въ томъ числѣ въ недоимкѣ 3,9 милл. руб.); въ 15 же губерніяхъ неземскихъ общая сумма спеціальныхъ отчисленій въ дорожные капиталы составила до 1903 года 18,7 милл. руб., изъ коихъ должно было остаться въ наличности къ этому времени 13,4 милл. руб.

Примѣч. составителя.

о земск. повинн., прилож. къ ст. 33 (примѣч. 2); прил. къ ст. 124 (примѣч. 2); прилож. къ ст. 328 (примѣч. 1) *).

Что касается, наконецъ, проселочныхъ дорогъ, то небольшая часть этихъ путей была переведена земствами, въ силу предоставленнаго имъ закономъ права (Полож. о земск. учрежд., ст. 62; Уст. о земск. повин., ст. 295), въ разрядъ земскихъ дорогъ, т. е. принята на обще-земскій счетъ; это имѣло мѣсто, впрочемъ, въ отношеніи лишь немногихъ дорогъ, которыя получили значеніе важнѣйшихъ подъѣздныхъ путей. Кромѣ того, съ образованіемъ дорожныхъ капиталовъ, земствамъ открылась также возможность выдавать денежныя пособія владѣльцамъ земель и крестьянскимъ обществамъ для устройства различныхъ дорожныхъ сооруженій (мостовъ, гатей и проч.) по проселочнымъ дорогамъ, состоящимъ на отвѣтственности этихъ владѣльцевъ и обществъ (Уст. о земск. повин., прилож. къ ст. 33 (примѣч. 2), п. 1; прилож. къ ст. 124 (примѣч. 2), п. 5; прилож. къ ст. 328 (примѣч. 1), п. 3) **). Съ другой стороны, наблюдались случаи, когда тѣ или иныя заинтересованныя лица и общества оказывали земствамъ денежныя пособія на содержаніе дорогъ, представляющихъ для этихъ лицъ или обществъ особое значеніе, при чемъ, однако, эти пособія носили строго добровольный характеръ, такъ какъ дѣйствующее дорожное законодательство ихъ вовсе не предусматриваетъ.

Относительная достаточность, по мнѣнію нѣсколькихъ Комитетовъ, земскихъ средствъ для содержанія земскихъ дорогъ 77).

Таково дѣйствительное распредѣленіе въ настоящее время расходовъ на гужевыя дороги между казной, земскими учрежденіями, владѣльцами земель и крестьянскими обществами, по землямъ которыхъ дороги пролегаютъ. Отъ установленнаго первоначально въ Уставѣ Путей Сообщенія распредѣленіе это отличается, какъ видно изъ предыдущаго, сосредоточеніемъ въ рукахъ земскихъ учрежденій нѣсколько болѣе значительныхъ средствъ на дорожное дѣло, какъ путемъ оказанія земствамъ съ указанною цѣлью нѣкоторыхъ воспособленій изъ казны, такъ и посредствомъ предоставленія земствамъ въ послѣднее время части суммъ, расходовавшихся ими ранѣе на общегосударственныя потребности. Несмотря на это увеличеніе земскихъ дорожныхъ ресурсовъ, лишь незначительная часть Комите-

---

*) До 1903 года изъ общей суммы кредита въ 11½ милл. руб., открытаго въ теченіе 1899—1902 г.г. на выдачу земствамъ процентныхъ ссудъ подъ дорожные капиталы, въ дѣйствительности отпущено по ходатайствамъ земствъ всего около 2½ милл. рублей.

**) По свѣдѣніямъ за 1902 годъ, общее протяженіе проселочныхъ дорогъ въ 49 губерніяхъ Европейской Россіи составляло 1.006.500 верстъ, въ томъ числѣ 753.000 верстъ въ 34 земскихъ губерніяхъ и 253.500 верстъ въ 15 губерніяхъ неземскихъ. Стоимость ихъ содержанія, по приблизительнымъ даннымъ, составляетъ въ годъ около 11,3 милл. рублей, по 11,2 рубля въ среднемъ на версту проселка.

Примѣчаніе составителя.

товъ признаетъ ихъ достаточными для улучшенія и исправнаго содержанія гужевыхъ дорогъ (Владимірская, 83; Костромская, 350; С.-Петербургская, 61); но и при этомъ оговаривается обыкновенно, что предоставленныхъ земствамъ средствъ можетъ хватить лишь для упорядоченія большихъ трактовъ, состоящихъ нынѣ на отвѣтственности земскихъ учрежденій; для приведенія же въ надлежащее состояніе проселочныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей средства эти являются слишкомъ незначительными (Пензенская, 138; Рязанская, 184, 224; Тверская, 236, 430; Харьковская, 32). Впрочемъ, четырьмя Комитетами: Губернскимъ и Богучарскимъ Воронежской губерніи, Одесскимъ Херсонской губ. и Епифанскимъ Тульской губ. и отдѣльными докладчиками въ нѣкоторыхъ Комитетахъ другихъ губерній было выражено пожеланіе о разрѣшеніи расходованія части дорожныхъ капиталовъ и на другія, кромѣ дорожнаго дѣла, земскія потребности—борьбу съ оврагами, народное образованіе, врачебную часть и т. п., при чемъ Епифанскій Комитетъ мотивировалъ свое пожеланіе тѣмъ соображеніемъ, что земскія дороги уѣзда, при наличности подъѣздныхъ путей къ станціямъ, не представляютъ важнаго значенія для населенія (Воронежская, 3, 66; Самарская, 254; Симбирская, 249, 261, 262; Тульская, 222, 254; Херсонская, 275). Послѣдняго мнѣнія держались также, какъ было уже упомянуто въ первой главѣ, и еще нѣсколько Комитетовъ, признававшихъ второстепенное значеніе мѣстныхъ путей сообщенія въ ряду условій, вліяющихъ на развитіе сельскохозяйственной промышленности, или даже отрицавшихъ самую потребность въ улучшеніи гужевыхъ дорогъ (Курская, 73; Пензенская, 12; Симбирская, 493; Тверская, 366, и др.).

Крайняя недостаточность, по мнѣнію большинства Комитетовъ, имѣющихся въ распоряженіи земскихъ учрежденій средствъ для упорядоченія мѣстныхъ дорогъ [78]).

Въ противоположность этимъ мнѣніямъ въ Трудахъ весьма значительнаго числа другихъ Комитетовъ находятся указанія на крайнюю недостаточность имѣющихся въ распоряженіи земскихъ учрежденій средствъ для сколько-нибудь существеннаго улучшенія мѣстныхъ дорогъ. «Законъ 1 іюня 1895 года, установившій спеціальный дорожный капиталъ, предоставленный въ распоряженіе губернскихъ земствъ на улучшеніе земскихъ дорогъ, несомнѣнно, подвинулъ у насъ нѣсколько впередъ дорожное дѣло, — говорится въ Трудахъ Ржевскаго Комитета Тверской губерніи; но весь этотъ дорожный капиталъ, составляя въ общей сложности по земскимъ губерніямъ всего немного болѣе 6 милл. руб., представляетъ собой въ дорожномъ дѣлѣ лишь каплю въ морѣ. На шоссированіе однѣхъ земскихъ дорогъ требуется чуть не милліардъ, но, если и не говорить о шоссированіи, а лишь о содержаніи ихъ въ болѣе или менѣе исправномъ видѣ, путемъ устройства мостовъ, хотя бы деревянныхъ, незаливныхъ гатей, частичнаго мощенія и проч., то и на

это потребуются сотни миллiоновъ. И затѣмъ еще остаются проселочныя дороги, содержанiе которыхъ въ исправномъ видѣ требуетъ также безконечную массу средствъ» (Тверская, 365). На основанiи приведенныхъ сужденiй, а также въ виду признаваемаго имъ достаточнаго соотвѣтствiя нынѣшняго состоянiя дорогъ неприхотливымъ требованiямъ и уровню благосостоянiя населенiя, Ржевскiй Комитетъ пришелъ къ заключенiю о нежелательности обязательной передачи въ вѣдѣнiе земствъ всѣхъ мѣстныхъ дорогъ и коренной ломки дорожнаго дѣла законодательнымъ путемъ. Большинство другихъ Комитетовъ пришло по этому вопросу, какъ ниже будетъ показано, къ совершенно инымъ выводамъ, но самый фактъ крайней недостаточности имѣющихся нынѣ у земствъ дорожныхъ ресурсовъ признавался въ огромномъ большинствѣ Комитетовъ.

Въ Трудахъ многихъ Комитетовъ встрѣчаются при этомъ примѣрные подсчеты тѣхъ затратъ, производство которыхъ вызывается вполнѣ назрѣвшими потребностями дорожнаго дѣла, съ указанiемъ и размѣра недостающихъ средствъ для удовлетворенiя этихъ потребностей. «Костромское уѣздное земство,—говорится, напримѣръ, въ Трудахъ Костромскаго Губернскаго Комитета,—произвело обслѣдованiе Галичскаго тракта и нѣкоторыхъ наиболѣе важныхъ дорогъ и составило смѣту на ихъ исправленiе, для приведенiя ихъ только въ проѣздное состоянiе, безъ всякихъ усовершенствованiй. По произведенному обслѣдованiю оказалось, что даже такое скромное исправленiе трактовъ въ предѣлахъ одного Костромскаго уѣзда требуетъ болѣе 800 тыс. руб., между тѣмъ какъ весь земскiй бюджетъ уѣзда составляетъ всего 270 тыс. р. въ годъ... При такихъ ничтожныхъ средствахъ, которыми располагаютъ земства, всякаго рода проекты исправленiя дорогъ могутъ создаваться у насъ, очевидно, только на бумагѣ, а самыя дороги останутся въ томъ же невозможномъ видѣ и даже со временемъ будутъ ухудшаться» (Костромская, 88). Солигаличскiй Комитетъ той же губернiи указываетъ, что состоящiй въ распоряженiи земства дорожный капиталъ даетъ возможность устроить въ годъ не болѣе $^1/_{50}$ части общаго протяженiя грунтовыхъ дорогъ уѣзда, такъ что, когда будетъ исправленъ послѣднiй 50-й участокъ, то первый придетъ опять въ полную негодность, въ виду чего такая медленная починка представляетъ положительно сизифову работу (Костромская, 498). Въ Трудахъ Харьковскаго Губернскаго Комитета отмѣчается, что ежегодное поступленiе дорожнаго капитала по губернiи составляетъ около 250 тыс. руб.; при дороговизнѣ же камня въ данной мѣстности и необходимости обращать значительную часть средствъ на устройство мостовъ, на эту сумму можно шоссировать ежегодно лишь 12—15 верстъ пути, между тѣмъ какъ для соединенiя

важнѣйшихъ административныхъ, торговыхъ и промышленныхъ пунктовъ губерніи съ ближайшими станціями желѣзныхъ дорогъ требуется, при самомъ скромномъ исчисленіи, отъ 1.500 до 2.000 верстъ вымощенныхъ дорогъ. «Для подъема деревни необходимо, чтобы она ни въ какое время года не обращалась въ волчій уголъ, чтобы все можно было во всякое время привезти и увезти изъ нея. Поэтому,—заключаетъ цитируемый докладъ,—слѣдуетъ тратить въ центральной населенной части Россіи на мѣстныя дороги по крайней мѣрѣ столько же, сколько за послѣдніе годы въ Россіи тратилось на магистральныя желѣзныя дороги, и средства на это должны быть, очевидно, даны изъ казны, которая одна можетъ найти ихъ и обратить на производительную затрату» (Харьковская, 32, 113, 119).

Болѣе подробный расчетъ всѣхъ необходимыхъ затратъ на дорожное дѣло и имѣющихся для того денежныхъ средствъ приведенъ въ докладѣ Ярославской Губернской Земской Управы, принятомъ Губернскимъ Комитетомъ. Согласно этому докладу, въ Ярославской губерніи въ завѣдываніи земства состоитъ въ настоящее время 1.650 верстъ дорогъ, изъ нихъ 142 версты содержатся губернскимъ земствомъ и 1.508 верстъ—уѣздными. Кромѣ этихъ дорогъ, по заявленіямъ Уѣздныхъ Земскихъ Собраній, подтверждаемымъ и данными произведеннаго губернскимъ земствомъ статистико-экономическаго изслѣдованія, необходимо принять въ завѣдываніе земства до 559 верстъ проселочныхъ дорогъ изъ числа подъѣздныхъ, торговыхъ и другихъ путей, имѣющихъ наиболѣе важное экономическое значеніе. Такимъ образомъ, протяженіе всѣхъ дорогъ губерніи, содержаніе которыхъ должно быть отнесено на обязанность земскихъ учрежденій, составитъ 2.209 верстъ. За исключеніемъ изъ этого количества 200 верстъ, имѣющихся въ настоящее время шоссейныхъ и мощеныхъ дорогъ, остается 2.009 верстъ грунтовыхъ дорогъ, содержаніе которыхъ въ удобномъ для проѣзда состояніи, вслѣдствіе неблагопріятныхъ почвенныхъ и климатическихъ условій губерніи, возможно только при капитальной перестройкѣ, съ покрытіемъ полотна каменной одеждой и устройствомъ правильнаго дренажа. Перестройка такого количества грунтовыхъ дорогъ, при стоимости, въ среднемъ, сооруженія одной версты въ 8.000 руб., потребуетъ единовременной затраты громаднаго капитала въ 16.072.000 руб. Но этимъ не исчерпываются расходы земства по приведенію дорогъ въ исправность, такъ какъ на ежегодный ремонтъ дорогъ съ каменной одеждой потребуется затрачивать не менѣе 250 руб. на версту, а на все вышеуказанное протяженіе шоссированныхъ дорогъ губерніи—до 552.250 рублей. Между тѣмъ, въ настоящее время губернское и всѣ уѣздныя земства располагаютъ для дорожнаго дѣла лишь слѣдующими средствами:

а) казенной субсидіей на содержаніе Московско-Ярославскаго шоссе (83,3 версты)—въ 21.698 рублей; б) доходомъ отъ взиманія сбора за проѣздъ по этому шоссе—до 4.000 руб.; в) пособіемъ отъ Угодичскаго сельскаго общества на содержаніе мощеной дороги къ перевозу черезъ озеро Неро (2,04 версты) — 150 руб.; г) отчисленіями въ дорожный капиталъ въ размѣрѣ 119.724 рублей, и д) ассигнованіями уѣздныхъ земствъ, въ среднемъ по трехлѣтней сложности за 1899—1901 г.г.,—до 60.425 руб., а всего до 206.000 руб. въ годъ. Очевидно, что, при столь незначительныхъ средствахъ, земства не въ состояніи достигнуть капитальнаго улучшенія всей намѣченной сѣти дорогъ губерніи, такъ какъ увеличеніе расходовъ на дорожное дѣло за счетъ новыхъ земскихъ ассигнованій, на ряду съ ежегодно возрастающими потребностями по другимъ отраслямъ земскаго хозяйства, не представляется возможнымъ (Ярославская, 11—12).

Невозможность расходованія полностью вынѣшнихъ дорожныхъ капиталовъ, въ виду необходимости обезпечить въ будущемъ содержаніе техническаго надзора и ремонтъ новыхъ дорожныхъ сооруженій 79).

Въ Трудахъ нѣкоторыхъ Комитетовъ находится, далѣе, объясненіе и того непонятнаго съ перваго взгляда явленія, почему многія земства, несмотря на вполнѣ выяснившуюся потребность въ производствѣ тѣхъ или иныхъ затратъ на дорожное дѣло, не расходовали до сихъ поръ полностью всего своего дорожнаго капитала, а накапливали его до крупныхъ, въ иныхъ случаяхъ, суммъ. Какъ видно изъ Трудовъ Комитетовъ Воронежской, Казанской, Орловской и другихъ губерній, земства сберегали суммы дорожнаго капитала съ тою цѣлью, чтобы обезпечить въ будущемъ содержаніе техническаго персонала и производство необходимаго ремонта вновь устраиваемыхъ дорогъ и дорожныхъ сооруженій, опасаясь, что въ противномъ случаѣ постоянно возрастающій расходъ по надзору и ремонту дорогъ чрезъ нѣсколько лѣтъ, за неимѣніемъ другихъ источниковъ, ляжетъ тяжкимъ бременемъ на земскихъ плательщиковъ, при чемъ можетъ даже оказаться необходимымъ возвышеніе обложенія до непосильныхъ для населенія размѣровъ (Воронежская, 90; Казанская, 51; Орловская, 43, 44, и др.). По даннымъ же, приведеннымъ въ Трудахъ другихъ Комитетовъ, напримѣръ, Суджанскаго Курской губерніи и Ефремовскаго Тульской губерніи, средства дорожнаго капитала являются уже и въ настоящее время едва достаточными для обычнаго ежегоднаго ремонта устроенныхъ за его счетъ дорожныхъ сооруженій и каменной одежды дорогъ, предназначенныя же на дорожное дѣло, сверхъ отчисленій въ дорожные капиталы, суммы губернскаго и уѣзднаго земскихъ сборовъ, даже при большомъ напряженіи земской смѣты, оказываются настолько незначительными, что на нихъ можетъ быть выполнено лишь ничтожное количество дорожныхъ работъ—по Суджанскому уѣзду, напримѣръ, всего лишь 10—15% ежегодно представляемыхъ на раз-

смотрѣніе Земскаго Собранія дорожныхъ смѣтъ (Курская, 636; Тульская, 315, и др. *).

Недостаточность и неудовлетворительность нынѣшняго кредитованія земствъ на дорожное дѣло подъ обезпеченіе дорожными капиталами[80].

Многими Комитетами указывается, затѣмъ, на недостаточность и неудовлетворительность установленнаго кредитованія земскихъ учрежденій на дорожное дѣло подъ обезпеченіе дорожныхъ капиталовъ, по правиламъ закона 8 февраля 1899 года. Согласно этому закону, ссуды для устройства мѣстныхъ путей сообщенія выдаются въ такомъ размѣрѣ, чтобы уплата роста и погашенія по ссудамъ не превышала 70% ежегодныхъ поступленій земскихъ сборовъ на образованіе дорожныхъ капиталовъ. Въ виду такого ограниченія, предѣльные размѣры ссудъ для отдѣльныхъ уѣздовъ оказываются, въ дѣйствительности, весьма незначительными,—для Боровичскаго уѣзда Новгородской губерніи, напримѣръ, составляютъ не болѣе 100.000 руб., а этихъ средствъ не можетъ хватить даже на устройство 25 верстъ шоссе. При такомъ положеніи вещей является неизбѣжнымъ весьма постепенное осуществленіе намѣченныхъ работъ, растянутое на многіе десятки лѣтъ, безъ очевидной и осязательной пользы для населенія (Новгородская, 156). Съ другой стороны, отмѣчается значительная сложность самаго процесса полученія правительственныхъ ссудъ на дорожныя сооруженія, такъ какъ по каждой отдѣльной ссудѣ приходится обращаться въ центральныя учрежденія Министерствъ, вслѣдствіе чего дѣла по разрѣшенію ссудъ тянутся иногда годами (Орловская, 46—47, 650). Другихъ же источниковъ кредита земства, какъ таковыя, лишены вовсе, такъ какъ дѣйствующія въ Россіи кредитныя учрежденія, акціонерныя и общественныя, не могутъ открывать имъ кредита, какъ обще-

---

*) По свѣдѣніямъ о движеніи суммъ дорожныхъ капиталовъ въ 34 земскихъ губерніяхъ съ 1896 по 1903 г. видно, что изъ 47,5 милл. руб., поступившихъ за эти годы на образованіе дорожныхъ капиталовъ, къ 1903 году было затрачено земствами 31,9 милл. руб., въ томъ числѣ: на капитальное улучшеніе дорогъ — 26,5 милл. руб., на ремонтное содержаніе дорожныхъ сооруженій—0,7 милл. руб., на содержаніе техническаго надзора — 3,8 милл. руб., на изслѣдованіе грузонапряженности дорогъ и техническія изысканія — 0,7 милл. руб. и на выдачу пособій землевладѣльцамъ и сельскимъ обществамъ по содержанію проселочныхъ дорогъ—0,2 милл руб. Къ началу 1903 года оставалось въ наличности дорожныхъ капиталовъ по тѣмъ же губерніямъ 11,6 милл. руб. и значилось въ недоимкѣ 3,9 милл. руб., при чемъ въ большинствѣ губерній остатки капиталовъ составляли отъ 100 до 600 тыс. рублей, за исключеніемъ 8 губерній, по которымъ числилось дорожнаго капитала: въ *Курской* губ. въ недоимкѣ—407,7 тыс. руб. и въ наличности не имѣлось капитала вовсе, въ *Нижегородской* губ. не имѣлось вовсе недоимки и оставалось въ наличности всего 667 рублей, въ *С.-Петербургской* губ.—числилось въ недоимкѣ 304,8 тыс. руб. и оставалось въ наличности 84,6 тыс. руб., въ *Вологодской* губ.—въ недоимкѣ 18,8 тыс. руб. и въ наличности 787,3 тыс. руб., въ *Казанской* губ. — въ недоимкѣ 161,9 тыс. руб. и въ наличности 698,1 тыс. руб., въ *Пермской* губ. — въ недоимкѣ 124,6 тыс. руб. и въ наличности 1.396,4 тыс. руб., въ *Рязанской* губ.—въ недоимкѣ 120,6 тыс. руб. и въ наличности 693,8 тыс. руб. и въ *Смоленской* губ. — въ недоимкѣ 25,5 тыс. руб. и въ наличности 964,8 тыс. руб.

Примѣч. составителя.

ственнымъ органамъ управленія, обладающимъ опредѣленнымъ бюджетомъ и источниками доходовъ, получаемыхъ принудительнымъ путемъ. Земельные банки выдаютъ ссуды не иначе, какъ подъ залогъ недвижимой собственности, коммерческіе банки вовсе не могутъ открывать долгосрочнаго кредита земствамъ, признавая только векселя и обязательства, на торговыхъ сдѣлкахъ основанныя, т. е. срочныя торговыя бумаги. Въ обществахъ взаимнаго кредита и въ городскихъ кредитныхъ обществахъ земства могутъ кредитоваться лишь по залогу процентныхъ бумагъ или недвижимаго имущества на тѣхъ же самыхъ условіяхъ, на которыхъ получаютъ ссуды и частныя лица; къ тому же кредитъ этотъ довольно ограниченъ, обходится недешево и носитъ характеръ краткосрочнаго, а не долгосрочнаго займа, какой необходимъ для капитальнаго улучшенія дорогъ. Наконецъ, фактически, несмотря на разрѣшеніе Устава (Уставъ Государств. Банка, ст. 138), закрытъ для земствъ и кредитъ изъ Государственнаго Банка, какъ мало отвѣчающій характеру операцій этого центральнаго эмиссіоннаго учрежденія страны (Херсонская, 305—306).

Предѣльность земскаго обложенія, какъ препятствіе къ увеличенію затратъ на дорожное дѣло [81]).

Недостаточность имѣющихся нынѣ въ распоряженіи земствъ средствъ, препятствующая развитію ихъ дѣятельности и въ области дорожнаго дѣла, объясняется многими Комитетами ограниченностью правъ земскихъ учрежденій по увеличенію и расширенію объемовъ земскаго обложенія. На пути къ этимъ стремленіямъ, прежде всего, стоитъ законъ 12 іюня 1900 г. о предѣльности земскаго обложенія, такъ какъ этимъ закономъ ежегодный ростъ земскихъ смѣтъ ограниченъ 3% нормой, кромѣ отдѣльныхъ случаевъ увеличенія ассигнованій съ разрѣшенія правительственныхъ органовъ. Введенная этимъ закономъ мѣра признается частью Комитетовъ и не вполнѣ справедливой и весьма стѣснительной для нормальнаго хода земской жизни. По мнѣнію, напримѣръ, Лохвицкаго Комитета Полтавской губерніи, несправедливость закона о фиксаціи земскаго обложенія вытекаетъ уже изъ того обстоятельства, что ростъ земскихъ затратъ шелъ въ разныхъ губерніяхъ и даже въ разныхъ уѣздахъ одной и той же губерніи далеко не одинаково; напримѣръ, въ Лохвицкомъ уѣздѣ, въ моментъ изданія закона о фиксаціи, земское обложеніе было значительно скромнѣе, нежели обложеніе другихъ уѣздовъ Полтавской губерніи. Между тѣмъ въ названномъ уѣздѣ масса земскихъ потребностей оставалась неудовлетворенною, среди нихъ, въ особенности, нужды народнаго образованія и медицины и потребности дорожнаго дѣла. Улучшать и развивать эти части земскаго хозяйства возможно было лишь постепенно, поэтому и увеличеніе земскихъ расходовъ шло также постепенно, при чемъ земскій бюджетъ въ теченіе послѣднихъ 17 лѣтъ возросъ съ 67.607

рублей до 214.261 рубля или, въ среднемъ, повышался на 12,7% въ годъ. Съ изданіемъ въ 1900 году закона о фиксаціи обложенія дальнѣйшее развитіе мѣропріятій земства въ указанномъ выше направленіи пришлось пріостановить, къ явной невыгодѣ населенія Лохвицкаго уѣзда, по сравненію съ положеніемъ тѣхъ уѣздовъ, земства которыхъ въ прежніе годы шли болѣе быстрымъ шагомъ, были менѣе экономными и осторожными въ своихъ ассигнованіяхъ и успѣли значительно развить свои бюджеты до изданія упомянутаго закона (Калужская, 286; Московская, 196, 383; Полтавская, 566—568; Псковская, 206, 244; Тверская, 337, и др.).

Незначительное участіе въ расходахъ на дорожное дѣло торгово-промышленныхъ предпріятій и ненормальность этого явленія, въ виду особой заинтересованности указанныхъ предпріятій въ хорошемъ состояніи дорогъ 82).

Еще болѣе важнымъ недостаткомъ современнаго земскаго дорожнаго хозяйства признается многими Комитетами незначительное участіе въ земскихъ расходахъ вообще, и въ затратахъ на дорожное дѣло въ особенности, фабричныхъ, заводскихъ и иныхъ промышленныхъ и торговыхъ предпріятій, для развитія которыхъ всѣ пути сообщенія, а также и гужевыя дороги представляютъ, несомнѣнно, весьма крупное значеніе. Въ настоящее время промышленныя и торговыя предпріятія, во-1-хъ, привлекаются къ земскому обложенію, путемъ уплаты общаго оцѣночнаго сбора со стоимости недвижимыхъ имуществъ, принадлежащихъ означеннымъ предпріятіямъ; во-2-хъ, на основаніи Высочайше утвержденнаго 8 іюня 1898 года мнѣнія Государственнаго Совѣта о промысловомъ обложеніи, предпріятія эти уплачиваютъ въ пользу земства до 15% съ цѣны торговыхъ и промысловыхъ свидѣтельствъ высшихъ разрядовъ и до 10% съ цѣны прочихъ свидѣтельствъ. Тѣмъ не менѣе, даже въ общей своей совокупности, указанное обложеніе на земскіе расходы торговли и промышленности оказывается весьма незначительнымъ по сравненію съ участіемъ въ этихъ расходахъ частнаго и крестьянскаго землевладѣнія *). Въ виду этого

*) Въ Трудахъ Виленскаго Губернскаго Комитета приведенъ слѣдующій подсчетъ всѣхъ налоговъ и сборовъ, уплачиваемыхъ одной изъ крупнѣйшихъ въ губерніи фабрикъ, съ оборотомъ свыше 600.000 руб. въ годъ:

	Платежи въ пользу: государства.	Платежи въ пользу: земства.
1. Основной государственный промысловый налогъ	150 р.	—
15% земскаго сбора	—	22 р. 50 к.
2. Раскладочный дополнительный сборъ	336 »	—
3. Дополнительный сборъ съ излишка прибыли	1.760 »	—
4. Приказчичьи свидѣтельства	116 »	—
10% земскаго сбора	—	11 » 60 »
5. Котельный сборъ	325 »	—
6. Земскій сборъ съ недвижимостей	—	396 » 52 »
Итого	2.687 р.	430 р. 62 к.

Такимъ образомъ, указанная фабрика платитъ въ годъ земскихъ повинностей менѣе 1/10% съ годового оборота и притомъ не несетъ никакихъ натуральныхъ повинностей, въ томъ числѣ и по содержанію дороги, ведущей отъ нея къ желѣзнодорожной станціи (Виленская, 63).

тѣмъ же Высочайше утвержденнымъ 8 iюня 1898 г. мнѣнiемъ Государственнаго Совѣта было предположено предоставить земству въ будущемъ извѣстное участiе въ дополнительномъ промысловомъ обложенiи — раскладочномъ и процентномъ сборахъ, но предположенiе это до сихъ поръ не осуществилось. Между тѣмъ, по мнѣнiю многихъ Комитетовъ, указанная недостаточность земскаго обложенiя торгово-промышленныхъ предпрiятiй представляется всего менѣе оправдываемой по отношенiю къ дорожному дѣлу, такъ какъ, во-1-хъ, гужевые пути болѣе всего разбиваются и портятся фабрично-заводскими грузами, а во-2-хъ,—что особенно важно— бремя содержанiя огромной части этихъ путей, именно всѣхъ проселочныхъ дорогъ въ большинствѣ уѣздовъ земскихъ губернiй и всѣхъ вообще грунтовыхъ дорогъ въ остальныхъ уѣздахъ этихъ губернiй и въ губернiяхъ неземскихъ, ложится почти всецѣло, согласно дѣйствующему закону, на натуральную дорожную повинность однихъ землевладѣльцевъ и крестьянскихъ обществъ, по землямъ которыхъ дороги пролегаютъ (Виленская, 10, 63; Вятская, 439; Гродненская, 84 — 85; Кiевская, 344, 882, 1059; Курская, 560; Подольская, 793, 801, 826, 890; Черниговская, 429, и др.). Въ Трудахъ нѣкоторыхъ Комитетовъ отмѣчается также недостаточное участiе въ расходахъ на гужевыя дороги городскихъ и мѣстечковыхъ обществъ (Минская, 87; Могилевская, 98, 136), акцизнаго вѣдомства, какъ владѣльца казенныхъ винныхъ лавокъ и складовъ (Казанская, 73; Кiевская, 882), собственниковъ базарныхъ площадей (Владимiрская, 69), лѣсо- и торфо-промышленниковъ (Архангельская, 163; Владимiрская, 151; Минская, 155, 234) и другихъ владѣльцевъ различнаго рода предпрiятiй и хозяйствъ, процвѣтанiе которыхъ находится въ зависимости отъ возможности постоянныхъ удобныхъ сношенiй для нихъ съ рынками сбыта и низкаго уровня платы за провозъ грузовъ, т. е. въ конечномъ счетѣ—отъ хорошаго состоянiя тѣхъ или иныхъ дорогъ (Ковенская, 176; Самарская, 599, 619; Херсонская, 42; Ярославская, 16, 88, и др.).

Неправильность существующаго освобожденiя желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ предпрiятiй отъ участiя въ расходахъ на подъѣздные пути къ станцiямъ и пристанямъ 83).

Съ особымъ вниманiемъ цѣлый рядъ Комитетовъ остановился при этомъ на неправильности освобожденiя желѣзнодорожныхъ линiй, принадлежащихъ какъ казнѣ, такъ и частнымъ компанiямъ, и пароходныхъ предпрiятiй отъ какихъ-либо заботъ и участiя въ расходахъ по устройству удобныхъ подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станцiямъ и рѣчнымъ пристанямъ, между тѣмъ какъ владѣльцы этихъ магистральныхъ сообщенiй являются болѣе всего заинтересованными въ правильной и равномѣрной доставкѣ къ нимъ грузовъ и въ привлеченiи ихъ съ возможно болѣе обширнаго

района *). Послѣдствіемъ такого положенія вещей, какъ на это уже было указано во II-й главѣ настоящаго Свода (стр. 50—51), бываетъ нерѣдко совершенное игнорированіе вновь строющимися транзитными желѣзными дорогами интересовъ мѣстнаго населенія: устройство станцій среди пустыннаго поля, безъ обезпеченія даже какого-либо къ нимъ подъѣзда, обходъ новыми линіями наличныхъ экономическихъ раіоновъ и перемѣщеніе центровъ промышленности и торговой дѣятельности въ другія мѣстности, до того времени иногда почти вовсе безлюдныя, вслѣдствіе чего происходятъ крупныя пертурбаціи въ экономической жизни населенія, соединенныя для многихъ лицъ съ значительнымъ матеріальнымъ ущербомъ, совершенно, притомъ, невознаграждаемымъ. «Представляется чѣмъ то непонятнымъ,—говорится по этому поводу въ одномъ изъ докладовъ Рязанскому Уѣздному Комитету,—что при отчужденіи имуществъ частныхъ владѣльцевъ подъ желѣзныя дороги по закону оплачивается не только стоимость самаго имущества, но принимается во вниманіе и уменьшеніе цѣнности остальнаго имущества, вызванное отчужденіемъ: напримѣръ, вслѣдствіе разрѣза имѣнія на двѣ части, отдѣленія водопоя, выгона, пастьбища и т. п.; между тѣмъ нарушеніе интересовъ цѣлаго района, губерніи, уѣзда, вызываемое проведеніемъ рельсоваго пути, ничѣмъ не оплачивается и при разрѣшеніи его не справляются ни съ мѣстными нуждами, ни съ потребностями, ни съ выгодами или убытками населенія, такъ какъ мѣстные органы остаются въ сторонѣ, и имъ не предоставляется право обсуждать, какую роль будетъ играть новая дорога для данной мѣстности, и какіе убытки могутъ потерпѣть отъ нея существующіе экономическіе районы. Приближая рынки сбыта и создавая новые, транзитная линія, несомнѣнно, приноситъ пользу той полосѣ мѣстнаго района, грунтовыя дороги которой выдерживаютъ провозъ до линіи, болѣе же этого желѣзная дорога, получающая громадные барыши за счетъ мѣстныхъ потребителей и отправителей грузовъ, ничего данному району не даетъ. Въ результатѣ, рядомъ съ роскошнымъ вокзаломъ оказывается убогій городишка, съ грязной немощеной подъѣздной дорогой. То же самое наблюдается и по отношенію къ воднымъ путямъ. Большія рѣки являются вѣковыми кормилицами народа, но все же львиная доля въ этой кормежкѣ выпадаетъ для акціонерныхъ компаній, траспорти-

*) Въ Трудахъ мѣстныхъ Комитетовъ указанъ всего одинъ случай осуществленія приведенной мысли на практикѣ: въ Винницкомъ уѣздѣ Подольской губерніи Юго-Западными желѣзными дорогами содержится на свой счетъ 22 версты гужевыхъ дорогъ, служащихъ подъѣздными путями къ станціямъ (Подольская, 231).

рующихъ грузы по рѣкѣ. И здѣсь все служитъ для интересовъ обществъ и лицъ, эксплоатирующихъ водный путь, и очень мало— для мѣстныхъ районовъ. Экономическіе интересы, связанные съ устройствомъ пристаней, со временемъ развода плашкоутовъ, приносятся нерѣдко въ жертву интересамъ транзита» (Рязанская, 486). Частью Комитетовъ отмѣчается также, что въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ, напримѣръ, въ Серпуховскомъ уѣздѣ Московской губерніи, наблюдаются такія явленія, что и при наличности земскаго подъѣздного шоссе къ станціямъ, непосредственный проѣздъ къ нимъ на пространствѣ полосы желѣзнодорожнаго отчужденія остается, тѣмъ не менѣе, въ невозможномъ состояніи (Московская, 136, 635).

Натуральная дорожная повинность.

Таковы указанія Комитетовъ относительно недостаточности для упорядоченія мѣстныхъ дорогъ денежныхъ средствъ, находящихся нынѣ въ распоряженіи земскихъ учрежденій. Кромѣ этихъ средствъ, крупнымъ источникомъ для содержанія дорогъ служитъ еще натуральная дорожная повинность. Въ Уставахъ о земскихъ повинностяхъ и Путей Сообщенія предусматриваются два вида натуральной дорожной повинности: 1) по содержанію земскихъ грунтовыхъ дорогъ, и 2) по содержанію проселочныхъ и полевыхъ дорогъ. Первый видъ повинности носитъ общественный, обще-земскій характеръ; второй же видъ представляется скорѣе частной повинностью владѣльцевъ земель и селеній, по дачамъ которыхъ пролегаютъ проселочныя дороги.

Первый видъ повинности примѣняется къ содержанію земскихъ грунтовыхъ (почтовыхъ, торговыхъ и военныхъ) дорогъ, соединяющихъ города губернскіе, уѣздные и другіе между собою и съ пристанями, крѣпостями и иными военными пунктами, а равно по содержанію находящихся на этихъ дорогахъ мостовъ, плотинъ, гатей, переправъ и иныхъ сооруженій, для устройства коихъ не требуется особыхъ техническихъ знаній и искусства; на общую натуральную земскую повинность отнесено также содержаніе естественныхъ бечевниковъ, вдоль судоходныхъ и сплавныхъ рѣкъ и озеръ (Уставъ о земск. повин., ст.ст. 33, 124, 263, 289; Уставъ Пут. Сообщ., ст.ст. 752—754, 761—764). Для содержанія земскихъ дорогъ натуральною повинностью, дороги, согласно закону, раздѣляются на участки Уѣзднымъ Земскимъ Собраніемъ, а въ губерніяхъ неземскихъ—Губернскимъ Распорядительнымъ Комитетомъ. Къ каждому изъ сихъ участковъ приписывается часть окрестныхъ селеній, по соображенію количества рабочихъ, потребнаго для содержанія дорож-

ныхъ участковъ въ исправности, а также владѣльческія земли, не исключая казенныхъ и удѣльныхъ, по соображенію количества необходимыхъ для дорожныхъ надобностей лѣсныхъ матеріаловъ. Вырубка же и доставка лѣсныхъ матеріаловъ къ мѣсту производства работъ относятся къ обязанности всего земства, т. е. какъ землевладѣльцевъ, такъ и крестьянъ. Приписка селеній и частновладѣльческихъ земель къ участкамъ должна производиться со всею возможною уравнительностью и съ точнымъ наблюденіемъ, чтобы приписываемыя селенія и земли были въ ближайшемъ, сколь возможно, разстояніи отъ дорожнаго участка. Основаніемъ для приписки или раскладки натуральной повинности должны служить количество и производительность земель, численность населенія, количество ежегодно платимаго денежнаго земскаго сбора и другія, по усмотрѣнію земскихъ учрежденій, мѣстныя соображенія; при чемъ приписаннымъ къ участку селеніямъ предоставляется устраивать и содержать его личнымъ трудомъ, въ свободное отъ полевыхъ работъ время, по нарядамъ и очередямъ, устанавливаемымъ внутреннимъ распоряженіемъ каждаго общества, или же посредствомъ найма или подряда, добровольно и по собственному усмотрѣнію обществъ заключаемаго, съ оставленіемъ, однако, отвѣтственности за исправное выполненіе работъ на обществѣ, несущемъ повинность. Отпускъ лѣса, необходимаго для исправленія земскихъ дорогъ и находящихся на нихъ сооруженій, производится землевладѣльцами соразмѣрно количеству состоящихъ въ ихъ вѣдѣніи земель. При невозможности отпускать лѣсъ въ натурѣ, землевладѣльцы, въ томъ числѣ казенное и удѣльное вѣдомства, обязываются вносить за причитающееся съ нихъ количество лѣса деньги по цѣнамъ, установленнымъ подлежащими земскими учрежденіями или Губернскими Распорядительными Комитетами. Кромѣ того, земскія собранія могутъ, если найдутъ болѣе удобнымъ, вовсе освобождать частныхъ землевладѣльцевъ отъ выполненія натуральной дорожной повинности, съ уравнительнымъ за то возвышеніемъ для нихъ размѣра денежнаго земскаго сбора. Что касается способа выполненія повинности по рубкѣ и доставкѣ лѣсныхъ матеріаловъ, то опредѣленіе его и уравнительная раскладка этой повинности между землевладѣльцами и сельскими обывателями предоставляются земскимъ учрежденіямъ и Губернскимъ Распорядительнымъ Комитетамъ, по соображенію съ мѣстными условіями и степенью отягощенія различныхъ классовъ земства дорожною и другими повинностями. Наконецъ, натуральная дорожная повинность можетъ быть полностью переложена въ денежную по постановленіямъ земскихъ собраній, утвержденнымъ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ; обратное же переложеніе денежной

повинности въ натуральную можетъ послѣдовать лишь въ законодательномъ порядкѣ (Уст. о земск. повин., ст.ст. 268—276, 278, 279, 284, 286, 290—294; Уст. Пут. Сообщ., ст.ст. 719, 765, 766, 768—772).

Неуравнительность натуральной дорожной повинности вслѣдствіе сословнаго начала, положеннаго въ основу дѣйствующаго закона [84].

Такимъ образомъ въ основѣ законоположеній, регулирующихъ натуральную повинность, примѣняемую къ содержанію земскихъ дорогъ, сохранился сословный принципъ, какъ пережитокъ стараго крѣпостного строя. При существованіи крѣпостной зависимости владѣлецъ земли и его крѣпостные крестьяне составляли въ отношеніи повинностей одно нераздѣльное цѣлое, одну хозяйственную единицу, поэтому было совершенно въ порядкѣ вещей, что владѣлецъ отпускалъ для исправленія дорогъ лѣсъ и другіе строительные матеріалы, принадлежавшіе же ему крестьяне производили натурой самое исправленіе дорогъ. Но съ уничтоженіемъ крѣпостного права и выдѣленіемъ изъ прежнихъ помѣстій земельныхъ надѣловъ крестьянъ, сословный принципъ долженъ былъ, естественно, уступить мѣсто принципу имущественному, съ распредѣленіемъ повинностей по общей цѣнности и доходности имуществъ. На этотъ принципъ и перешло постепенно наше государственное обложеніе; на немъ же основано и обложеніе денежными земскими сборами. Лишь при отбываніи немногихъ натуральныхъ повинностей (дорожной, подводной, по тушенію пожаровъ и др.) сохранило свое значеніе сословное происхожденіе лица. Зависящая отъ этого неуравнительность натуральной повинности для различныхъ классовъ населенія и составляетъ, по мнѣнію многихъ Комитетовъ, одинъ изъ основныхъ недостатковъ дѣйствующаго о ней законодательства (Псковская, 244; Тамбовская, 55; Уфимская, 229, и др.).

«Натуральныя повинности,—говорится въ одномъ изъ докладовъ въ Трудахъ Комитетовъ Курской губерніи,—одинъ изъ самыхъ вопіющихъ пережитковъ, тяжелое наслѣдіе, оставленное крестьянамъ крѣпостнымъ правомъ. Одна изъ главныхъ натуральныхъ повинностей — дорожная . . . Согласно съ указаніемъ закона, полотно земскихъ грунтовыхъ дорогъ исправляется исключительно крестьянами, устройство же мостовъ и гатей, т. е. тѣхъ дорожныхъ сооруженій, для которыхъ требуются лѣсные и другіе матеріалы, земствомъ отнесено на обще-земскія средства, въ составленіи которыхъ участвуютъ одинаково какъ крестьяне, такъ и частные владѣльцы. Такимъ образомъ, крестьяне отбываютъ дорожную повинность вдвойнѣ, т. е. натурою—личнымъ трудомъ, и деньгами—участіемъ въ пріобрѣтеніи дорожныхъ матеріаловъ» (Курская, 678). Правда, въ томъ уѣздѣ, о которомъ говоритъ докладчикъ (Суджанскомъ), земство, находя вышеуказанное положеніе вещей неспра-

ведливымъ, обложило въ 1897 году земли частныхъ землевладѣльцевъ ½-копеечнымъ сборомъ, доставляющимъ до 400 рублей, идущихъ въ пособіе крестьянамъ, отбывающимъ натуральную повинность; но эта незначительная помощь не можетъ итти, конечно, въ сравненіе съ 6.000—10.000 рублей, представляющихъ стоимость работъ, отбываемыхъ крестьянами въ натурѣ (Курская, 641).

Какъ неравномѣрно распредѣляется бремя натуральной повинности между владѣльцами земель различныхъ сословій, показываютъ слѣдующія данныя, приводимыя въ Трудахъ мѣстныхъ Комитетовъ. Въ Витебской губерніи, въ Велижскомъ уѣздѣ, отбываніе дорожной повинности обходится крестьянамъ, по переводѣ рабочихъ дней на деньги, въ 21,7 коп. на десятину находящейся въ ихъ пользованіи земли, а частнымъ землевладѣльцамъ—всего въ 3 коп. съ десятины; такой же приблизительно расходъ несетъ за свои земельныя дачи и казна. Въ Дриссенскомъ уѣздѣ той же губерніи эта неравномѣрность менѣе велика: здѣсь стоимость отбыванія дорожной повинности падаетъ на десятину крестьянской земли (18.600 рублей на 93.700 десятинъ) въ размѣрѣ 19,8 коп., а на десятину помѣщичьей (16.500 рублей на 144.200 десятинъ)—въ размѣрѣ 11,4 коп.; но неравномѣрность эта должна еще увеличиться, такъ какъ въ настоящее время съ частныхъ землевладѣльцевъ снимается повинность по поставкѣ лѣсного матеріала для тѣхъ мостовъ, которые приняты на средства губернскаго дорожнаго капитала (Витебская, 98, 320). Въ Кіевскомъ уѣздѣ на десятину крестьянской земли расходъ по выполненію повинности составляетъ отъ 6 до 9 коп.; стоимость же отпущенныхъ частными владѣльцами лѣсныхъ матеріаловъ составляетъ на десятину помѣщичьей земли всего немного болѣе одной копейки (Кіевская, 773, 774). Въ Минскомъ уѣздѣ расходы по выполненію дорожной повинности падаютъ на десятину крестьянской надѣльной земли въ размѣрѣ 8,33 коп., а на десятину частновладѣльческой—1,82 коп.; при чемъ, какъ заявилъ въ Комитетѣ уѣздный исправникъ, расходы крестьянъ достигаютъ иногда еще болѣе значительныхъ размѣровъ, такъ какъ нерѣдко имъ приходится работать на дорогахъ въ такую пору, когда одинъ день можетъ стоить по нѣскольку рублей (Минская, 184).

Подробныя данныя о соотношеніи расходовъ по отбыванію натуральной повинности для различныхъ категорій владѣльцевъ приведены въ Трудахъ Подольскаго Губернскаго Комитета и сведены въ нижеслѣдующей таблицѣ.

№№ по порядку.	Названіе уѣздовъ.	Число десятинъ облагаемой сборами земли.			Число душъ крестьянскаго населенія обоего пола.	Протяженіе въ верстахъ земскихъ грунтовыхъ дорогъ, содержимыхъ натуральною повинностью.	Приблизительная стоимость въ рубляхъ по мѣстнымъ цѣнамъ.			Въ какомъ размѣрѣ расходы по отбытію дорожн. повинности падаютъ, въ средн., въ копейкахъ.			Сколько причиталось бы съ десятины при равномѣрномъ распредѣленіи общей суммы дорожныхъ расходовъ на все количество крестьянской и частновладѣльческой земли.
		Частновладѣльческой, со включеніемъ казенной и удѣльной.	Крестьянской.	Итого.			Выставленныхъ крестьянами пѣшихъ и конныхъ рабочихъ дней.	Строительныхъ матеріаловъ, поставленныхъ землевладѣльцами.	Итого.	На одного человѣка крестьянскаго населенія.	На одну десятину земли. Крестьянской.	На одну десятину земли. Частновладѣльческой.	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1	Балтскій . . .	346.217	321.314	667.531	231.526	484	69.000	650	69.650	24,5	21,4	0,2	10,4
2	Брацлавскій .	110.473	141.461	251.934	177.444	265	10.000	850	10.850	5,6	7,0	0,7	4,3
3	Винницкій . .	135.712	117,195	252.907	148.551	273	15.135	520	15.655	10,2	12,9	0,3	6,1
4	Гайсинскій . .	192.628	153.523	283.151	196.787	264	13.390	2.000	15.390	6,8	8,7	1,5	5,4
5	Каменецкій. .	136.914	103.434	240.348	183.517	463	16.000	545	16.545	8,7	15,4	0,4	6,9
6	Летичевскій .	110.600	118.257	228.857	132.917	270	13.250	600	13.850	9,9	11,2	0,5	6,0
7	Литинскій . .	170.362	120.523	290.885	152.776	192	7.215	1.275	8.490	4,7	5,9	0,7	2,9
8	Могилевскій .	112.700	105.716	218.416	161.297	335	11.030	2.200	13.230	6,8	10,4	1,9	6,0
9	Ольгопольскій	177.771	155.858	333.629	220.651	340	20.000	3.000	23.000	9,0	12,8	1,6	6,8
10	Проскуровскій	108.327	114.779	223.106	174.554	557	18.195	585	18.780	10,4	15,8	0,5	8,4
11	Ушицкій . . .	120.226	108.734	228.960	168.580	103	10.000	1.000	11.000	5,9	9,2	0,8	4,8
12	Ямпольскій. .	146.493	154.474	300.967	218.670	456	19.530	560	20.090	8,9	12,6	0,3	6,6
	Итого . .	1.805.423	1.715.268	3.520.691	2.217.270	4.002	222.745	13.785	236.530	10,6	12,9	0,8	6,7

Какъ усматривается изъ этихъ данныхъ, расходы по отбыванію дорожной повинности падаютъ, въ среднемъ, на одного человѣка крестьянскаго населенія въ размѣрѣ 10,6 коп., а на десятину крестьянской земли въ размѣрѣ 12,9 коп., колеблясь по отдѣльнымъ уѣздамъ отъ 4,7 коп. на душу населенія и 5,9 коп. на десятину земли — въ Литинскомъ уѣздѣ, и 24,5 коп. на одного человѣка и до 21,4 коп. на десятину, въ Балтскомъ уѣздѣ. На десятину частновладѣльческой и казенной земли соотвѣтствующіе расходы составляли, въ среднемъ, 0,8 коп., отъ 0,2 коп. въ Балтскомъ уѣздѣ до 1,9 коп. въ Могилевскомъ уѣздѣ. Между тѣмъ, при равномѣрномъ распредѣленіи общей суммы дорожныхъ расходовъ на все количество крестьянской и частновладѣльческой земли, обложеніе составило бы не болѣе 6,7 коп., въ среднемъ, по губерніи и лишь въ одномъ уѣздѣ — Балтскомъ — поднялось бы

до 10,4 коп.; зато въ четырехъ другихъ уѣздахъ высота обложенія была бы ниже 6 коп. на десятину, въ Литинскомъ же уѣздѣ составила бы всего 2,9 коп. съ десятины (Подольская, 67—82).

О крайне неравномѣрномъ распредѣленіи бремени натуральной повинности между землевладѣльцами и крестьянскими обществами сообщается въ Трудахъ и многихъ другихъ Комитетовъ, главнымъ образомъ губерній неземскихъ и затѣмъ сѣверныхъ и сѣверо-восточныхъ лѣсныхъ губерній. «Примѣненіе натуральнаго способа содержанія дорогъ,—говорится въ Трудахъ Олонецкаго Губернскаго Комитета,— вызываетъ чрезвычайно неравномѣрное распредѣленіе повинности между отдѣльными классами населенія и ложится тяжелымъ бременемъ почти исключительно на крестьянское сословіе. Согласно указаніямъ закона, къ дорожнымъ участкамъ приписываются одни сельскія общества, прочія же владѣнія (частныя и казенныя) привлекаются лишь къ отпуску потребнаго для исправленія дорогъ лѣсного матеріала. Въ Олонецкой губерніи съ громадными лѣсными пространствами отпускъ лѣса, при малоцѣнности его на корню (расходы по вырубкѣ и доставкѣ лѣса къ мѣсту производства работъ относятся на земскій счетъ), представляетъ совершенно нечувствительную повинность для частныхъ владѣльцевъ и для казны; между тѣмъ все, что составляетъ наибольшую тяжесть въ дорожномъ строительствѣ — доставка необходимыхъ матеріаловъ и всѣ земляныя работы — падаетъ на долю крестьянъ. Если при этомъ принять во вниманіе немногочисленность населенія Олонецкой губерніи и удаленность на значительное разстояніе сельскихъ поселеній другъ отъ друга, то легко представить, насколько обременительно должно быть для сельскихъ обывателей добросовѣстное исполненіе возлагаемой на нихъ дорожной повинности» (Олонецкая, 46).

Особенно много заявленій о неуравнительномъ распредѣленіи натуральной дорожной повинности между различными классами населенія сдѣлано было въ Комитетахъ трехъ Прибалтійскихъ губерній, гдѣ дорожная повинность, согласно мѣстнымъ узаконеніямъ и изданнымъ въ развитіе ихъ инструкціямъ, распредѣляется въ каждой губерніи различно. Въ Курляндской губерніи повинность по содержанію мѣстныхъ грунтовыхъ дорогъ трехъ разрядовъ, за исключеніемъ мостовъ, трубъ, плотинъ и перевозовъ, для устройства и содержанія которыхъ требуются особое искусство или крупныя денежныя затраты, лежитъ, на основаніи примѣч. къ ст. 1005, ч. III Свод. мѣст. узакон. Губ. Остзейск., на обязанности прилежащихъ къ дорогамъ казенныхъ и частныхъ имѣній. Однако, на практикѣ, по мѣрѣ перехода отдѣльныхъ земель-

ныхъ участковъ въ собственность или арендное пользованіе крестьянъ, помѣщики стали переводить на новыхъ владѣльцевъ лежащую на имѣніи дорожную повинность, путемъ включенія соотвѣтствующихъ условій въ купчие контракты или арендные договоры. Порядокъ этотъ былъ затѣмъ утвержденъ дорожной инструкціей Прибалтійскаго генералъ-губернатора отъ 4 апрѣля 1870 года, и въ настоящее время дорожная повинность разверстывается въ Курляндіи такимъ образомъ, что устройство и починка дорогъ натурою, равно какъ и подвозка всѣхъ матеріаловъ, относятся къ повинности волостныхъ обществъ, которыя отправляютъ таковую черезъ отдѣльныхъ дворохозяевъ; помѣщики же отпускаютъ лишь матеріалъ, потребный для устройства и исправленія дорогъ, мостовъ, перевозовъ и пр., и покрываютъ издержки на оплату труда ремесленниковъ, гдѣ онъ оказывается необходимымъ. Такое положеніе вещей представители мелкаго крестьянскаго землевладѣнія признаютъ, въ цѣломъ рядѣ внесенныхъ ими въ Комитеты докладовъ и заявленій, не отвѣчающимъ закону, несправедливымъ и обременительнымъ для мѣстнаго населенія, такъ какъ поставка рабочихъ и подвозка матеріаловъ, при нынѣшней дороговизнѣ рабочихъ рукъ, не могутъ итти ни въ какое сравненіе съ отпускомъ песку, гравія и камня изъ помѣщичьихъ имѣній. Съ своей стороны, представители помѣщичьяго землевладѣнія сдѣлали возраженія, указывая въ особенности на то, что неравномѣрность повинностнаго обложенія лишь кажущаяся, такъ какъ, при переложеніи дорожной повинности въ той или иной части на крестьянскіе участки, вмѣстѣ съ тѣмъ была соотвѣтственно уменьшена и продажная цѣна участка. Раздѣляя послѣдній взглядъ, большинство уѣздныхъ Комитетовъ Курляндской губерніи отвергли необходимость какихъ-либо коренныхъ измѣненій существующаго порядка отбыванія натуральной повинности, но Губернскій Комитетъ, большинствомъ голосовъ всѣхъ представителей мелкаго землевладѣнія и членовъ изъ должностныхъ лицъ, призналъ настоятельную необходимость пересмотра дорожной инструкціи 1870 года, въ цѣляхъ болѣе равномѣрнаго распредѣленія дорожной повинности между владѣльцами помѣщичьей и крестьянской земли (Курляндская, 9—15, 20, 24, 37, 45, 51, 67—68, 72, 74—76).

Въ Лифляндской губерніи, на основаніи мѣстныхъ узаконеній и дорожной инструкціи 1859 года, повинность по содержанію личной работой какъ уѣздныхъ (трехъ классовъ), такъ и приходскихъ дорогъ (двухъ классовъ) лежитъ лишь на владѣльцахъ и арендаторахъ одной повинностной или крестьянской земли, между которыми распредѣляется по «талерамъ», т. е. въ соотвѣтствіи съ доходностью культивируемыхъ земель и размѣрами отдѣльныхъ владѣній, при чемъ самыя дороги раздѣлены на участки на основаніи спе-

ціальнаго дорожнаго кадастра (Wardirung). На владѣльцахъ же мызной, т. е. помѣщичьей земли лежитъ обязанность по отпуску матеріаловъ и оплатѣ мастера для исправленія мостовъ. Въ Комитетахъ этой губерніи также было указано на неравномѣрность распредѣленія дорожной повинности между представителями крупнаго и мелкаго землевладѣнія, но въ виду предстоящей въ ближайшемъ времени новой переоцѣнки недвижимыхъ имуществъ на основаніи закона 4 іюня 1901 года признано было предпочтительнымъ отложить до завершенія этой переоцѣнки и разрѣшеніе вопроса о привлеченіи къ несенію натуральной повинности въ полномъ объемѣ владѣльцевъ мызной земли (Лифляндская, 3, 23, 160, 166, 171, 178, 197, 202, 227—228).

Наконецъ, въ Эстляндской губерніи земскія повинности, въ томъ числѣ и дорожная (по содержанію дорогъ первыхъ 3-хъ разрядовъ, кромѣ проселочныхъ), распредѣляются между всѣми владѣльцами земель, по количеству гакеновъ, т. е. по доходности и размѣрамъ владѣній. Но на практикѣ и здѣсь встрѣчаются случаи переложенія всей или части повинности на крестьянъ-арендаторовъ земель, повинность же очистки дорогъ отъ снѣга раскладывается по душамъ, отчего помѣстья оказываются менѣе отягощенными повинностью, чѣмъ крестьянскія земли. На необходимость устраненія этой неравномѣрности и новой переоцѣнки земли и указали многія сельскохозяйственныя общества и частныя чица, представившія свои доклады въ Эстляндскій Губернскій Комитетъ (Эстляндская, 54—56, 141, 146, 150, 152, 157).

Обременительность для землевладѣльцевъ и неравномѣрная раскладка между ними повинности по поставкѣ дорожно-строительныхъ матеріаловъ [85].

Въ противоположность изложеннымъ сужденіямъ, Себежскій Комитетъ Витебской губерніи находилъ, что цѣны на дорожно-строительные матеріалы за послѣднее время сильно поднялись, исполненіе же повинности по починкѣ дорогъ въ уѣздѣ, вслѣдствіе уменьшенія гужевого движенія послѣ открытія желѣзной дороги, облегчилось, такъ что равновѣсіе между повинностью крестьянъ и частныхъ владѣльцевъ нарушилось. По свѣдѣніямъ Комитета, въ Себежскомъ уѣздѣ у крестьянъ удобной земли 132.323 десятины, почти все—пахота и покосы, а у частныхъ владѣльцевъ 146.089 десятинъ, въ томъ числѣ пахоты и покосовъ только 58.589 десятинъ, остальное—лѣса, большею частью вырубленные и не приносящіе правильнаго дохода; между тѣмъ стоимость отпускаемыхъ частными владѣльцами дорожныхъ матеріаловъ составляетъ 9.206 рублей или по 6,3 коп. на десятину общей площади принадлежащихъ имъ пахотныхъ и лѣсныхъ земель, тогда какъ работа крестьянъ оцѣнивается всего въ 6.937 рублей 50 коп. или по 5,2 коп. на десятину крестьянской земли. На основаніи этихъ данныхъ, Комитетъ призналъ необходимымъ произвести переоцѣнку дорожной по-

винности и избавить частныхъ владѣльцевъ отъ поставки лѣса и фашинъ, какъ слишкомъ для нихъ обременительной (Витебская, 510).

Въ другихъ Комитетахъ отмѣчалась не столько обременительность, сколько неравномѣрность распредѣленія между помѣщиками потребныхъ для исправленія дорогъ строительныхъ матеріаловъ. Не говоря уже о томъ, что цѣнность повинности будетъ всегда различна для лицъ, владѣющихъ и не владѣющихъ лѣсами (Подольская, 67, 76, 514), самое распредѣленіе между землевладѣльцами дорожныхъ участковъ приводитъ иногда къ тому, что часть владѣльцевъ вовсе освобождается отъ повинности—за полнымъ отсутствіемъ, напримѣръ, мостовъ въ ихъ участкахъ, между тѣмъ какъ другимъ владѣльцамъ приходится на своихъ участкахъ нести повинность въ усиленномъ размѣрѣ (Подольская, 78, 890). Кромѣ того, съ переходомъ многихъ помѣщичьихъ имѣній въ крестьянскія руки, повинность по отпуску дорожныхъ матеріаловъ съ этихъ имѣній снимается и ложится новою дополнительною тягостью на земли, остающіяся еще за старыми владѣльцами (Гродненская, 84, 231; Орловская, 649). Наконецъ, по мнѣнію Комитетовъ западныхъ губерній, нельзя не считаться и съ тѣмъ фактомъ, что раскладка между помѣщиками повинности по поставкѣ лѣсныхъ матеріаловъ составляется чинами полиціи, нерѣдко малограмотными урядниками и совершенно неграмотными волостными старшинами, по ихъ соображенію, вслѣдствіе чего предъявляемыя требованія оказываются весьма часто сильно преувеличенными (Волынская, 209). Съ другой же стороны, наблюдаются случаи прямого уклоненія землевладѣльцевъ отъ возложенной на нихъ повинности (Подольская, 233), или безконечные проволочки и споры, въ особенности, если владѣлецъ не имѣетъ лѣса и вынужденъ уплачивать причитающуюся за него сумму деньгами (Кіевская, 501, 882; Минская, 408; Могилевская, 97).

Различные порядки вырубки и доставки лѣса къ мѣстамъ дорожныхъ работъ 86).

Что касается вырубки и доставки лѣса къ мѣстамъ дорожныхъ работъ, то въ этомъ отношеніи въ разныхъ губерніяхъ установились самые разнообразные порядки. Въ однихъ уѣздахъ вырубка и доставка лѣса лежатъ на владѣльцахъ, отпускающихъ матеріалы (Витебская, 54, 97), въ другихъ мѣстностяхъ владѣльцы земель уплачиваютъ крестьянамъ за эти работы извѣстное вознагражденіе (казна и удѣлы въ Архангельской губерніи—Архангельская, 53); иногда вырубка и вывозка лѣса относятся на счетъ земскихъ средствъ (Олонецкая, 46), въ большинствѣ же, повидимому, уѣздовъ и эта повинность возлагается цѣликомъ на крестьянъ (Витебская, 54; Гродненская, 81—82; Подольская, 569), при чемъ доставка лѣса изъ отдаленныхъ дачъ обходится едва ли не дороже самой стои-

мости матеріаловъ (Минская, 408). Наконецъ, отмѣчается даже случай въ Могилевскомъ уѣздѣ Подольской губерніи, когда крестьянамъ приходилось покупать лѣсной матеріалъ для исправленія дорогъ въ казенныхъ лѣсныхъ дачахъ, — какъ объясняется въ Трудахъ Комитета, въ виду слишкомъ сложной процедуры письменныхъ сношеній полиціи съ администраціей казенной дачи (Подольская, 75, 890); поставка же крестьянами за свой счетъ вѣхъ практикуется во многихъ уѣздахъ (Калужская, 252; Подольская, 75, и др.).

Крайняя неравномѣрность и произвольность распредѣленія натуральной дорожной повинности между крестьянскими обществами [87].

Самымъ крупнымъ, однако, недостаткомъ современной натуральной дорожной повинности признается Комитетами неопредѣленность правилъ, установленныхъ въ законѣ для раскладки этой повинности между призываемыми къ дорожнымъ работамъ крестьянскими обществами. Законъ говоритъ о раздѣленіи дорогъ на участки, о необходимости уравнительнаго распредѣленія этихъ участковъ между селеніями, даже объ облегченіи селеній, обремененныхъ натуральною повинностью, сбавкою съ нихъ денежнаго сбора, но не устанавливаетъ, какъ, именно, это должно быть сдѣлано. Нѣтъ ничего удивительнаго, что при такихъ условіяхъ отбываніе натуральной дорожной повинности приняло на практикѣ самыя разнообразныя формы, и что цѣлымъ рядомъ Комитетовъ отмѣчается фактъ крайней неуравнительности этой повинности для населенія, при самой широкой возможности проявленія усмотрѣнія со стороны низшихъ полицейскихъ и крестьянскихъ властей (Бессарабская, 370; Виленская, 147; Витебская, 396, 406; Волынская, 129—130; Гродненская, 286, 489; Кіевская, 468, 560, 635, 995, 1014; Олонецкая, 46; Подольская, 67, 72—75, 514, 807, 1024; Псковская, 263, и др.).

Вотъ какъ характеризуется отбываніе этой повинности въ запискѣ одного крестьянина, представленной въ Суджанскій Комитетъ Курской губерніи. «Исполненіе дорожной повинности сопровождается большими для крестьянъ непріятностями. Обыкновенно полицейскіе чины выгоняютъ на исправленіе дорогъ цѣлую улицу, заставляя итти изъ каждой хаты по одному работнику, такъ что дома остаются большею частью безпомощныя дѣти, старики и женщины. При этомъ справедливость и хозяйственный интересъ крестьянъ совершенно игнорируются: никакой очереди въ отбываніи повинности не ведется, гонятъ на исправленіе дорогъ безъ всякаго разбора, и зачастую въ страдную пору отрывается отъ полевыхъ работъ единственный работникъ семьи, въ ущербъ своему и безъ того скудному хозяйству. Нельзя также не упомянуть о нехозяйственныхъ требованіяхъ, предъявляемыхъ нерѣдко къ крестьянамъ: напримѣръ, заставляютъ иногда исправлять дороги передъ ярмаркой,

но вызванный ею усиленный проѣздъ снова портитъ дороги, и крестьянамъ приходится затѣмъ вновь поправлять ихъ; заставляютъ крестьянъ обсаживать дороги деревьями, вопреки ясному закону 2 мая 1895 года, согласно которому посадка по дорогамъ деревьевъ не можетъ быть предметомъ натуральной повинности; между тѣмъ посадки никакой практической пользы не приносятъ, за посаженными деревьями никто не наблюдаетъ, и они скоро пропадаютъ. Законъ о дорожной повинности, не нормируя точно, какое число дней крестьянинъ долженъ посвятить дорожнымъ работамъ, этимъ самымъ даетъ широкій просторъ произволу и усмотрѣнію властей» (Курская, 678—679).

Неравномѣрность распредѣленія натуральной повинности между крестьянскими обществами объясняется также тѣмъ, что въ раскладку входятъ лишь участки земскихъ дорогъ, въ виду чего, хотя величина участковъ, приписываемыхъ къ одному или нѣсколькимъ селеніямъ, и сообразуется до нѣкоторой степени съ количествомъ населенія и трудностью работы, но дѣлается это, - даже въ уѣздахъ, наиболѣе заботящихся о равномѣрности повинности,—лишь очень приблизительно—настолько, насколько вообще это возможно сдѣлать, не призывая для отбыванія повинности отдаленныя села. Вслѣдствіе этого въ Суджанскомъ уѣздѣ Курской губерніи, напримѣръ, на одинъ крестьянскій дворъ приходится отъ 4,5 до 83 погонныхъ саженъ земскихъ дорогъ, но зато разстояніе отъ мѣста жительства призываемыхъ до участковъ не превосходитъ 11 верстъ (Курская, 639). Въ другихъ губерніяхъ количество саженъ дороги, приходящихся на одно селеніе, болѣе соотвѣтствуетъ размѣрамъ владѣемой земли, но зато мало принимаются во вниманіе трудность работъ на отдѣльныхъ участкахъ и степень удаленности ихъ отъ селеній (Виленская, 30; Кіевская, 772; Могилевская, 97).

Вообще основанія, принятыя для раскладки повинности, весьма разнообразятся не только по губерніямъ, но и по отдѣльнымъ уѣздамъ одной и той же губерніи. Въ Подольской губерніи, напримѣръ, при распредѣленіи дорожныхъ участковъ между селеніями въ одномъ уѣздѣ (Могилевскомъ) принимается во вниманіе лишь протяженіе участковъ, въ другихъ же уѣздахъ учитывается также и трудность работъ. При этомъ въ 8 уѣздахъ установлено и соотношеніе различныхъ работъ по степени ихъ трудности, а именно: 1 сажень работъ по вывѣшиванію, уравненію насыпи, срытію горъ, приравнивается 3 саженямъ простой дорожной работы, въ Проскуровскомъ же уѣздѣ — 6 саженямъ; 1 сажень болотистой дороги приравнивается 5 саженямъ, а въ Проскуровскомъ уѣздѣ — 15 саженямъ; 1 сажень мостовыхъ работъ (по устройству мостовъ на кладяхъ), а также 1 сажень работъ по насыпкѣ плотинъ и гатей

приравнивается въ Летичевскомъ уѣздѣ 8 саженямъ обыкновенной работы, въ другихъ уѣздахъ — 15 саженямъ, а въ Проскуровскомъ — 30 саженямъ; наконецъ, 1 сажень моста на сваяхъ приравнивается 30 саженямъ, а въ Летичевскомъ уѣздѣ — 45 саженямъ обыкновенной дорожной работы (Подольская, 73, 891).

Раскладка повинности внутри селеній производится также различными способами: или по числу дворовъ, или по числу наличныхъ душъ рабочаго возраста, или по количеству земли. Послѣдній видъ раскладки признается самымъ удобнымъ и правильнымъ, такъ какъ не даетъ основаній для уклоненія отъ повинности. Если при этомъ происходитъ поурочная раскладка, то за единицу принимается тягловый надѣлъ, за $^1/_2$ — пѣшій и за $^1/_4$ — огородный. Впрочемъ, въ двухъ уѣздахъ Подольской губерніи (въ Гайсинскомъ и Ушицкомъ) не принимается во вниманіе при раскладкѣ ни одинъ изъ вышеуказанныхъ признаковъ, и раскладка совершается безъ какихъ-либо опредѣленныхъ основаній (Подольская, 67, 72—74). Затѣмъ, въ нѣкоторыхъ уѣздахъ къ отбыванію дорожныхъ работъ привлекаются одни мужчины, въ другихъ же, наравнѣ съ ними, участвуютъ въ работахъ и женщины; въ нѣкоторыхъ уѣздахъ работу выполняютъ даже преимущественно одни женщины, подростки и старики (Кіевская, 772; Могилевская, 97; Подольская, 74, 232). Встрѣчаются указанія и на прямыя несправедливости при нарядахъ крестьянъ на работы; напримѣръ, сельскія власти нерѣдко мирволятъ богатѣямъ и посылаютъ на работы однихъ бѣдняковъ (Волынская, 15—16; Подольская, 571, 814; Харьковская, 388; Херсонская, 44).

Кромѣ крестьянскихъ обществъ, въ нѣкоторыхъ западныхъ губерніяхъ привлекаются къ дорожнымъ работамъ и жители мѣстечекъ — главнымъ образомъ евреи, отбывающіе свою долю повинности наймомъ за счетъ суммъ коробочныхъ сборовъ (Гродненская, 429, 518; Кіевская, 999; Подольская, 568). Въ Велижскомъ уѣздѣ Витебской губерніи небольшой расходъ (517 рублей) несетъ на исправленіе 18 верстъ дорогъ и городъ Велижъ (Витебская, 96, 142—143).

Примѣненіе натуральной повинности къ разнообразнымъ работамъ по ремонту дорогъ и дорожныхъ сооруженій и къ проложенію новыхъ дорогъ [88]).

Что касается самыхъ работъ, исполняемыхъ населеніемъ при отбываніи натуральной повинности, то состоятъ онѣ преимущественно въ починкѣ существующихъ дорогъ: выравниваніи дорожнаго полотна, прорытіи и прочисткѣ канавъ, установкѣ вѣхъ, устройствѣ огражденій по оврагамъ, постройкѣ небольшихъ мостовъ и проч., при чемъ крестьяне выходятъ на работу съ собственными простѣйшими орудіями — топоромъ, лопатой, а иногда даже съ плугомъ и бороной (Кіевская, 773, 994; Ковенская, 115; Курская, 173, 639; Могилевская, 97; Подольская, 75, и др.). Встрѣ-

чаются, впрочемъ, случаи, отмѣченные въ Трудахъ Комитетовъ Подольской губерніи, когда на обязанность крестьянъ возлагаются и такія работы, для производства которыхъ требуются нѣкоторыя техническія познанія или спеціальная выучка, вслѣдствіе чего крестьяне бываютъ вынуждены нанимать мастеровъ-спеціалистовъ (Подольская, 67, 75, 77, 233). Изъ той же Подольской губерніи имѣются, наконецъ, указанія о примѣненіи натуральной повинности къ проложенію новыхъ дорогъ, именно посредствомъ натуральной повинности было сооружено $2^1/_2$ версты новой дороги въ Проскуровскомъ уѣздѣ и переустроено въ Летичевскомъ уѣздѣ 38 верстъ проселочной дороги въ военно-транспортную дорогу (Подольская, 71, 790).

Призывы населенія къ отбыванію натуральной повинности въ рабочее время и неравномѣрность числа дней, занимаемыхъ работой на дорогахъ, въ различныхъ мѣстностяхъ 89).

Относительно времени призыва населенія на работы и числа дней, занимаемыхъ отбываніемъ натуральной повинности, въ Трудахъ Комитетовъ приводятся свѣдѣнія, указывающія на крайнее разнообразіе существующихъ въ этомъ отношеніи въ различныхъ губерніяхъ порядковъ, не всегда согласныхъ притомъ и съ закономъ. По ст. 772 Устава Путей Сообщенія, исправленіе дорогъ натуральною повинностью должно производиться въ свободное отъ полевыхъ работъ время: осенью — по уборкѣ хлѣба, и весною — послѣ посѣва ярового, но прежде сѣнокоса; и лишь въ случаяхъ чрезвычайныхъ, не терпящихъ отлагательства, дабы не подвергнуть проѣзжающихъ опасностямъ пути и даже вовсе не прекратить сообщеній, предоставляется мѣстнымъ начальствамъ, для исправленія такихъ важныхъ поврежденій, наряжать людей и во время полевыхъ работъ, но всякій разъ съ донесеніемъ о томъ Министерству Внутреннихъ Дѣлъ. Между тѣмъ, многими Комитетами указываются нерѣдкіе случаи неоднократнаго призыва населенія къ дорожнымъ работамъ въ лѣтніе мѣсяцы, составляющіе самую страдную пору въ жизни крестьянина (Кіевская, 347, 635; Курская, 716; Минская, 156, 277; Подольская, 75, 365, 794). Какъ поясняется въ одномъ изъ докладовъ по Кіевской губерніи, потребность въ работахъ именно въ указанный промежутокъ времени вызывается какъ тѣмъ, что дороги и дорожныя сооруженія приходятъ больше всего въ негодность отъ порчи ихъ весенними водами и дождями, такъ и тѣмъ, что въ эти мѣсяцы происходитъ передвиженіе войскъ и совершаются служебныя поѣздки высокопоставленныхъ лицъ духовнаго и гражданскаго вѣдомства. Послѣдняя причина отмѣчается также въ нѣкоторыхъ докладахъ и по другимъ губерніямъ (Кіевская, 773; Подольская, 822; Рязанская, 488). Въ Гайсинскомъ уѣздѣ Подольской губерніи, напримѣръ, изъ 75.932 дней, потраченныхъ крестьянами въ теченіе года на выполненіе натуральной

дорожной повинности, на лѣтніе мѣсяцы приходилось 12.580 дней или 16% общаго числа рабочихъ дней (Подольская, 571).

Число дней, посвящаемыхъ отдѣльными крестьянами отбыванію натуральной повинности, оказывается различнымъ не только въ отдѣльныхъ губерніяхъ и уѣздахъ, но и въ разныхъ селеніяхъ одного и того же уѣзда. Такъ, напримѣръ, въ Себежскомъ уѣздѣ, Витебской губерніи, населеніе затрачиваетъ на дорожныя работы отъ 2 до 4 дней весной, передъ и послѣ весеннихъ полевыхъ работъ, и по 2 дня осенью, по окончаніи уборки. Въ густо населенномъ Кіевскомъ уѣздѣ на каждую душу мужского рабочаго населенія приходится, въ среднемъ, 0,3 дня, въ дѣйствительности же въ селахъ, удаленныхъ отъ Кіева, на рабочаго падаетъ 0,2 дня, въ селахъ же, ближайшихъ къ Кіеву, 0,6—0,8 дня. Но особенно колеблется число рабочихъ дней, приходящихся на душу рабочаго населенія въ 6 уѣздахъ Подольской губерніи, гдѣ оно составляло:

въ	Проскуровскомъ уѣздѣ		отъ	1	до	3	дней
»	Литинскомъ	»	»	0,25	»	3	»
»	Могилевскомъ	»	»	0,04	»	3,19	»
»	Ольгопольскомъ	»	»	5	»	8	»
»	Ушицкомъ	»	»	1	»	2	»
»	Ямпольскомъ	»	»	1	»	3	»

Въ прочихъ уѣздахъ той же губерніи значительныхъ колебаній не наблюдалось (Витебская, 508; Кіевская, 773; Подольская, 75).

Дальность разстояній дорожныхъ участковъ отъ призываемыхъ къ исправленію ихъ селеній 90).

Кромѣ времени, непосредственно затраченнаго на исправленіе дорогъ, крестьянскому населенію приходится еще обычно терять отъ одного до нѣсколькихъ дней въ пути къ мѣсту дорожныхъ работъ, такъ какъ разстоянія дорожныхъ участковъ отъ мѣста жительства призываемыхъ нерѣдко достигаютъ нѣсколькихъ десятковъ и даже сотенъ верстъ. Объясняется этотъ фактъ, какъ уже было указано, тѣмъ обстоятельствомъ, что по нѣкоторымъ волостямъ совсѣмъ почти не проходитъ земскихъ грунтовыхъ дорогъ (почтовыхъ, торговыхъ и военныхъ) или дороги эти пролегаютъ лишь на незначительномъ протяженіи, вслѣдствіе чего, при распредѣленіи дорожныхъ участковъ, приходится назначать таковые въ чужихъ волостяхъ, а иногда даже и въ другихъ уѣздахъ. Такъ, напримѣръ, въ Витебской губерніи населеніе нерѣдко призывается къ дорожнымъ работамъ на разстояніяхъ до 25 и 30 верстъ, крестьяне же Городокскаго уѣзда выполняютъ натуральную повинность въ сосѣднихъ уѣздахъ Велижскомъ и Витебскомъ, при чемъ разстоянія дорожныхъ участковъ отъ селеній доходятъ до 100 верстъ. Особенно велики указанныя разстоянія въ рѣдко населенныхъ сѣверныхъ и восточныхъ губерніяхъ; въ Архангельской губерніи

участки земскихъ дорогъ отстоятъ отъ призываемыхъ къ ихъ починкѣ селеній на 300 и болѣе верстъ, при максимальномъ разстояніи въ 612 верстъ. Немалый, впрочемъ, путь къ мѣсту производства работъ приходится дѣлать крестьянамъ даже въ такой плотно населенной губерніи, какъ Подольская: по свѣдѣніямъ мѣстныхъ Комитетовъ, и въ этой губерніи разстоянія выхода на работы достигаютъ въ отдѣльныхъ случаяхъ 50 и даже 60 верстъ (въ Гайсинскомъ уѣздѣ); между тѣмъ, на проходъ 50 верстъ въ каждую сторону, т. е. всего 100 верстъ, требуется около 4 дней пути, что значительно превышаетъ въ этой губерніи самое время исполненія дорожныхъ работъ. Жалуются на дальность участковъ также изъ Прибалтійскихъ губерній, а въ Минской и Подольской губерніяхъ отмѣчается фактъ, что при существующемъ порядкѣ отбыванія натуральной повинности крестьяне зачастую привлекаются къ исправленію дорожныхъ участковъ на разстоянія въ нѣсколько десятковъ верстъ, между тѣмъ какъ тутъ же, возлѣ ихъ деревни, дороги исправляются другими чужими людьми (Архангельская, 53, 163—164; Витебская, 160, 201, 320, 508; Курляндская, 11; Курская, 284; Лифляндская, 158; Минская, 88, 156, 277; Подольская, 67, 514, 570, 571, 681, 807, и др.).

Замѣна отбыванія повинности наймомъ рабочихъ или сдачею дорожныхъ участковъ подрядчикамъ [91].

При такой отдаленности дорожныхъ участковъ многіе крестьяне и цѣлыя сельскія общества естественно замѣняютъ отбываніе повинности въ натурѣ наймомъ за себя рабочихъ, вступая для этого въ соглашеніе съ лежащими вблизи дорогъ селеніями или сдавая работы особымъ подрядчикамъ. Насколько это оказывается иногда выгоднымъ для населенія, можно судить по даннымъ, приведеннымъ въ Трудахъ Витебскаго Губернскаго Комитета, согласно которымъ исправленіе 1 версты дороги обходится въ Велижскомъ уѣздѣ при наймѣ — въ 56 руб., а при работѣ натурою — 151 руб. 50 коп. «Обычно говорятъ,—добавляетъ авторъ доклада (Велижскій предводитель дворянства),—что при замѣнѣ натуральной повинности наймомъ дороги бываютъ хуже, но, по моему мнѣнію, дорожные участки, исправляемые натурою, не выдѣляются своею доброкачественностью изъ участковъ, содержимыхъ наймомъ» (Витебская, 97). Кромѣ дальности разстояній, къ замѣнѣ личнаго отбыванія повинности наймомъ побуждаютъ крестьянъ и многія другія обстоятельства. Иногда причиной найма служитъ уходъ на заработки, нерѣдко прибѣгаютъ къ найму болѣе состоятельные крестьяне, иногда же обращаются къ нему и бѣдняки—въ случаѣ, напримѣръ, какихъ-либо спѣшныхъ работъ по дому; въ одной изъ волостей Архангельскаго уѣзда передача дорожныхъ работъ подрядчику вытекала, по свидѣтельству мѣстнаго исправника, изъ стремленія

крестьянъ къ болѣе равномѣрному распредѣленію повинности между населеніемъ. О вынужденномъ наймѣ мастеровъ для производства болѣе сложныхъ работъ уже было сказано выше (Архангельская, 53, 164; Витебская, 97, 160, 436; Курская, 679; Подольская, 67, 77, и др.).

Отрицательные результаты примѣненія натуральной дорожной повинности съ технической стороны 92).

Помимо крайней неуравнительности и значительной обременительности для населенія многихъ губерній нынѣшнихъ порядковъ отбыванія натуральной дорожной повинности, повинность эта, въ современной ея организаціи, по мнѣнію большого числа Комитетовъ, оказывается въ сущности малопригоднымъ средствомъ и для дорожнаго дѣла. Нося въ глазахъ населенія характеръ дарового, а вмѣстѣ съ тѣмъ принудительнаго труда, главное же—выполняемая почти безъ всякаго присмотра и наблюденія съ технической стороны, натуральная повинность отбывается населеніемъ зачастую небрежно, кое-какъ, для вида; равнымъ образомъ помѣщики отпускаютъ нерѣдко самые непрочные и плохіе лѣсные матеріалы, результатомъ чего являются непроѣзжія дороги и полугнилые мосты (Виленская, 105, 110, 190; Гродненская, 431; Калужская, 159; Новгородская, 546—547, и др.). «Причину плохого состоянія дорогъ въ настоящее время слѣдуетъ отнести къ нынѣшнему способу ихъ ремонта натуральною повинностью,—говорится въ Трудахъ Полоцкаго Комитета, Витебской губерніи. Время этого ремонта падаетъ на самую невыгодную для крестьянъ пору года—на весну. Необходимость производства сельскохозяйственныхъ работъ, недостатокъ рабочихъ рукъ въ виду того, что многіе спѣшатъ до наступленія лѣтней страды сходить на сплавъ лѣса, наконецъ, изнуренность рабочихъ лошадей послѣ зимы—все это отзывается на качествѣ работъ по исправленію дорогъ. Во многихъ мѣстахъ дороги требуютъ настилки большаго или меньшаго количества балласта, подъ рукой его нѣтъ, а возить издалека представляется затруднительнымъ для крестьянина; большой расчетъ для него представляетъ и поѣздка въ казенный лѣсъ за настоящими фашинами, и въ результатѣ вся работа сводится къ тому, что рабочіе, положивъ, гдѣ нужно, плохой фашинникъ, засыпаютъ образовавшіяся промоины, выбоины и колеи просто землей, взятой тутъ же изъ придорожной канавы, сверху забрасываютъ кусками дерна,—и дорога въ сухую погоду кажется исправленной, но съ наступленіемъ первыхъ дождей все это принимаетъ свой прежній видъ, а свѣженаброcанная земля, подчасъ глинистая, дѣлаетъ дорогу еще болѣе непроѣздной, чѣмъ прежде» (Витебская, 405). Въ подобныхъ же выраженіяхъ характеризуютъ производимыя въ настоящее время натуральною повинностью работы и многіе другіе Комитеты. «Грустно смотрѣть весною,—замѣчаетъ авторъ одного изъ докладовъ по По-

дольской губерніи,—во время исправленія дорогъ на массу копошащагося народа, въ большинствѣ случаевъ женщинъ и подростковъ, работающихъ за своихъ мужей и отцовъ, зная, что первый хорошій дождь и работа ихъ, по крайней мѣрѣ на половину, пропала. Наблюденіе надъ работами, въ лучшемъ случаѣ, имѣетъ полицейскій урядникъ, а чаще всего сельскія должностныя лица; но даже минимума необходимаго техническаго руководительства эти власти дать не могутъ, и въ результатѣ масса человѣческаго труда и немало матеріаловъ тратится почти безъ всякой пользы» (Подольская, 793).

Въ виду указанныхъ недостатковъ натуральной дорожной повинности большинство земствъ поспѣшило отказаться отъ нея вскорѣ же по введеніи земскихъ учрежденій, и въ настоящее время натуральная повинность по содержанію земскихъ дорогъ сохранилась главнымъ образомъ въ губерніяхъ, не имѣющихъ земскихъ учрежденій, а изъ губерній земскихъ—всего въ 99 уѣздахъ изъ 359 уѣздовъ этихъ губерній, но и во многихъ изъ тѣхъ земскихъ уѣздовъ, гдѣ она еще окончательно не замѣнена денежной, населеніе отбываетъ ее посредствомъ найма или же замѣняетъ взносомъ соотвѣтствующей суммы въ земскую кассу (въ Псковской, Смоленской и другихъ губерніяхъ) *).

Содержаніе проселочныхъ дорогъ селеніями и владѣльцами, по землямъ которыхъ эти дороги пролегаютъ.

Второй видъ натуральной дорожной повинности состоитъ въ содержаніи проселочныхъ и полевыхъ дорогъ и лежитъ на селеніяхъ и владѣльцахъ, чрезъ дачи коихъ названныя дороги пролегаютъ, при чемъ, согласно закону, дороги эти должны быть исправляемы лишь въ мѣрѣ совершенной необходимости (Уставъ о земск. повин., ст. 295; Уставъ Пут. Сообщ., ст. 802). Однако, далѣе въ законѣ содержатся указанія, что начальники губерній должны обращать особенное вниманіе на тѣ проселочныя дороги, которыя имѣютъ либо военное, либо торговое значеніе, и вообще на тѣ дороги, которыя, кромѣ взаимнаго сношенія сосѣднихъ селеній между собою, служатъ сообщеніемъ и лежащихъ въ отдаленности мѣстъ, по какимъ-либо особеннымъ къ тому причинамъ. Затѣмъ указывается обязанность владѣльцевъ устраивать на проселочныхъ до-

*) Натуральная повинность примѣняется къ содержанію земскихъ дорогъ: въ 7 уѣздахъ Бессарабской губерніи, 3—Вологодской, 6—Воронежской, 3—Вятской, 8—Екатеринославской, 6—Казанской, 4—Калужской, 2—Костромской, 7—Курской, 1—Новгородской, 3—Олонецкой, 7—Орловской, 1—Пермской, 4—Полтавской, 2—Псковской, 4—Рязанской, 3—С.-Петербургской, 5—Смоленской, 4—Таврической, 1—Тамбовской, 6—Тульской, 5—Уфимской, 5—Харьковской, и 2—Херсонской, а всего въ 99 уѣздахъ 24 земскихъ губерній. *Примѣчаніе составителя.*

рогахъ, гдѣ слѣдуетъ, мосты, перевозы и гати, и обязанность мѣстнаго начальства заботиться, чтобы проселочныя дороги такъ же, какъ и большія, были исправны и безопасны; наконецъ, упоминается объ отвѣтственности владѣльцевъ дорогъ за состояніе таковыхъ въ гражданскомъ порядкѣ—передъ проѣзжающими и въ уголовномъ—передъ властями (Уставъ Путей Сообщенія, ст. ст. 804—806, 894, 895).

Причины плохого состоянія проселочныхъ дорогъ.

Къ какимъ результатамъ приводитъ примѣненіе указанныхъ законоположеній на практикѣ, и въ какомъ состояніи, по свидѣтельству мѣстныхъ Комитетовъ, находятся проселочныя дороги, уже было изложено въ I главѣ настоящаго Свода (стр. 8—13). Одной изъ причинъ ужаснаго состоянія этихъ дорогъ является отсутствіе правильно поставленнаго надзора за выполненіемъ подлежащими учрежденіями и лицами лежащихъ на нихъ по содержанію названныхъ дорогъ обязанностей (см. выше, глава III, стр. 74—76). Другая, не менѣе, если не болѣе, важная причина заключается въ крайней неравномѣрности распредѣленія бремени по содержанію проселочныхъ дорогъ между отдѣльными селеніями и владѣльцами, при чемъ для многихъ изъ нихъ это бремя оказывается нерѣдко совершенно непосильнымъ.

Неравномѣрное распредѣленіе между владѣльцами земель бремени по содержанію проселочныхъ дорогъ [93]).

«Проселочныя дороги въ Ярославской губерніи,—говорится въ Трудахъ Ярославскаго Губернскаго Комитета,—содержатся и исправляются въ формѣ натуральной повинности крестьянскими обществами и частными владѣльцами, чрезъ земли которыхъ проходятъ, и надзоръ за исправленіемъ ихъ находится въ вѣдѣніи полиціи, волостной и сельской администраціи. Эти наиболѣе важныя для деревенской жизни, а слѣдовательно—и народнаго хозяйства, дороги находятся въ самомъ печальномъ состояніи. Повинность по содержанію ихъ, при отсутствіи правильной организаціи отбыванія ея и при крайней неравномѣрности распредѣленія между населеніемъ, не столько достигаетъ цѣли — исправнаго состоянія дорогъ, сколько стѣсняетъ владѣльцевъ земель... При неодинаковой цѣнности земли, при разнообразіи грунта, при разницѣ въ площади участковъ и въ величинѣ и цѣнности мостовыхъ сооруженій получаются на практикѣ разительные примѣры неравномѣрности. Въ одномъ мѣстѣ у владѣльца или селенія 50 десятинъ въ квадратной полосѣ, и дорога идетъ по этой землѣ на разстояніи только 50 саженъ, а въ другомъ мѣстѣ то же количество владѣемой земли тянется узкой полосой, и дорога идетъ на разстояніи версты. Въ одномъ мѣстѣ грунтъ земли песчаный, не скоро портящійся отъ проѣзда и дождей и легкій для ремонта, въ другомъ участкѣ тяжелая глина, скоро портящаяся отъ атмосферическихъ вліяній и проѣзда, и потому дорога ремонтируется съ трудомъ. Наконецъ, нерѣдко бойкій проселокъ,

дорого стоящій по исправленію, пролегаетъ на большомъ разстояніи по крестьянской или частновладѣльческой землѣ, и ремонтъ его тяжелымъ бременемъ лежитъ на владѣльцахъ; между тѣмъ рядомъ, не прилегая къ этой землѣ, находится крупное фабричное или торговое, или промышленное заведеніе, или же крупная экономія, пользующіяся этой дорогой, портящія ее и никакого участія въ ремонтѣ ея не принимающія. Еще больше разнообразія и несправедливости получается съ мостовыми сооруженіями, такъ какъ въ одномъ участкѣ мостъ стоитъ всего нѣсколько рублей, а въ другомъ—нѣсколько сотъ рублей» (Ярославская, 14, 15). На отвѣтственномъ содержаніи, напримѣръ, одного изъ сельскихъ обществъ Котельническаго уѣзда, Вятской губерніи, находится $9^1/_4$ верстъ большой проселочной дороги, служащей почтовымъ трактомъ, при чемъ на этомъ протяженіи встрѣчается 21 дорожное сооруженіе, часть которыхъ уже пришла въ окончательную ветхость и требуетъ мѣстами перестройки заново, но у сельскаго общества не имѣется для этого никакихъ средствъ (Вятская, 299, 300). По свидѣтельству Кологривскаго Комитета, Костромской губерніи, мелкіе владѣльцы нерѣдко бываютъ вынуждены затрачивать на починку своихъ проселочныхъ дорогъ суммы, приближающіяся къ доходности ихъ имѣній, и были даже случаи предъявленія къ нимъ требованій починки дорогъ на суммы, превышающія стоимость всего имѣнія; между тѣмъ владѣльцы крупныхъ площадей несутъ поразительно ничтожную повинность, такъ какъ большія дачи, по причинѣ ихъ малонаселенности, пересѣкаются обыкновенно незначительнымъ количествомъ дорогъ (Костромская, 398). Въ нѣсколькихъ Комитетахъ отмѣчается крайняя обременительность для владѣльцевъ содержанія дорогъ, проходящихъ по низменнымъ, сырымъ мѣстамъ или пересѣкающихъ рѣчки, ручьи и овраги (Костромская, 511; Тверская, 239; Черниговская, 202, и др.). Въ такомъ же смыслѣ высказываются о крайней неуравнительности повинности по содержанію проселочныхъ дорогъ и многіе другіе Комитеты. Пыталось приходить въ такихъ случаяхъ на помощь владѣльцамъ земель и селеній земство, или принимая на себя отдѣльныя сооруженія, или субсидируя крестьянскія общества; но то и другое оказывалось малодѣйствительнымъ, за отсутствіемъ исполнительныхъ органовъ земства на мѣстахъ для выполненія работъ за счетъ земства или для контроля за правильнымъ расходованіемъ субсидій; главное же—вслѣдствіе недостаточности земскихъ средствъ и существующей напряженности земскаго обложенія (Орловская, 648).

Несправедливость возложенія бремени по содержанію проселочныхъ дорогъ на однихъ владѣльцевъ прилегающихъ къ этимъ дорогамъ земель явственно обнаруживается при сопоставленіи поло-

женія упомянутыхъ владѣльцевъ съ положеніемъ собственниковъ земель, расположенныхъ у земскихъ дорогъ, или, такъ называемыхъ, большаковъ: въ то время, какъ первые, кромѣ содержанія проселочныхъ дорогъ, призываются также къ выполненію натуральной повинности по ремонту земскихъ дорогъ, вторые несутъ только послѣднюю обязанность, а вмѣстѣ съ тѣмъ пользуются трактами, приведенными болѣе или менѣе въ порядокъ за счетъ общихъ земскихъ ресурсовъ; владѣльцамъ же земель у проселочныхъ дорогъ, несущимъ двойныя издержки, приходится нерѣдко сдѣлать не одинъ десятокъ верстъ по этимъ неблагоустроеннымъ путямъ, прежде чѣмъ добраться до земскаго тракта (Вологодская, 137; Новгородская, 550).

Содержаніе крестьянскими обществами проселочныхъ дорогъ въ предѣлахъ чужихъ владѣній 94).

Во многихъ Комитетахъ было указано, что натуральною повинностью крестьянскихъ обществъ не только содержатся проселочныя дороги, пролегающія по ихъ землямъ, но также и чужія дороги въ предѣлахъ постороннихъ владѣній. Такъ, крестьяне чинятъ дороги на церковныхъ и монастырскихъ земляхъ. Въ силу примѣчанія къ статьѣ 755 Устава Путей Сообщенія священно-и церковно-служители обязаны исправлять повинность по содержанію дорогъ на тѣхъ церковныхъ земляхъ, кои, не составляя удѣловъ, закономъ для церквей назначенныхъ, суть особыя дачи, заключающія церковную собственность; и лишь на земляхъ, къ церквамъ отмежеванныхъ (т. е. церковныхъ удѣлахъ), исправленіе дорогъ, мостовъ и гатей лежитъ на прихожанахъ. Между тѣмъ указанная статья закона толкуется на практикѣ распространительно, и крестьянъ привлекаютъ нерѣдко къ починкѣ дорогъ на всѣхъ церковныхъ и монастырскихъ земляхъ, а церкви—эти крупные землевладѣльцы во многихъ уѣздахъ — вовсе освобождаются отъ дорожной повинности (Витебская, 150; Вятская, 299, 300; Новгородская, 157). Затѣмъ, приводится нѣсколько случаевъ, когда крестьяне были вызываемы на работы для починки проселочныхъ дорогъ, пролегающихъ чрезъ казенныя лѣсныя дачи, при чемъ, какъ свидѣтельствуетъ Яренскій Комитетъ, Вологодской губерніи, крестьянамъ приходилось не только затрачивать трудъ, но и уплачивать еще стоимость необходимаго для исправленія этихъ дорогъ матеріала (Вологодская, 334; Новгородская, 140). О значительности труда и расходовъ, оказавшихся необходимыми для выполненія этого требованія, можно судить по приведеннымъ въ предыдущихъ главахъ настоящаго Свода отзывамъ Комитетовъ о состояніи дорогъ на казенныхъ земляхъ (стр. 10, 74—75). Наконецъ, цѣлымъ рядомъ Комитетовъ удостовѣряется фактъ, что крестьянскимъ трудомъ принудительно содержатся и многіе десятки верстъ проселочныхъ дорогъ въ предѣлахъ помѣщичьихъ земель, при чемъ въ однихъ уѣздахъ помѣщики отпускаютъ хотя лѣсной матеріалъ, необходимый

для починки дорогъ и мостовъ (Кіевская, 970; Курская, 678; Минская, 233), въ другихъ же уѣздахъ не дѣлаютъ, повидимому, и этого (Бессарабская, 39; Кіевская, 634, 974; Орловская, 738; Подольская, 569, 680—681, и др.).

Отсутствіе въ законѣ постановленій о волостныхъ дорогахъ и невозможность вслѣдствіе этого принятія болѣе важныхъ проселочныхъ дорогъ на средства цѣлаго волостного общества [95]).

Въ тѣсной связи съ вопросомъ объ обременительности для владѣльцевъ земель содержанія проселочныхъ дорогъ находится также указаніе Комитетовъ на важный пробѣлъ дѣйствующаго дорожнаго законодательства, заключающійся въ отсутствіи постановленій о волостныхъ дорогахъ, т. е. дорогахъ, обслуживающихъ населеніе цѣлой волости и потому подлежащихъ содержанію на средства всего волостного общества. Въ существованіи подобнаго рода дорогъ не можетъ быть сомнѣній, между тѣмъ ни въ Уставѣ Путей Сообщенія, ни въ Уставѣ о земскихъ повинностяхъ о такихъ дорогахъ ничего не упоминается, рѣшеніемъ же Правительствующаго Сената (рѣшеніе Перваго Общаго Собранія Правительствующаго Сената 25 ноября 1894 года и 26 апрѣля 1896 года № 87) разъяснено, что, если бы волостные сходы даже сами желали принять такія дороги на счетъ своихъ волостей, то они не имѣютъ права ни разсуждать, ни постановлять приговоровъ объ этомъ (Вятская, 299; Пермская, 329).

Затруднительность перевода проселочныхъ дорогъ въ земскія.

Что же касается, наконецъ, перевода проселочныхъ дорогъ въ земскія, то, хотя соотвѣтствующее право и предоставлено Земскимъ Собраніямъ и Губернскимъ Распорядительнымъ Комитетамъ (Полож. о земск. учрежд. ст. 62 и Уставъ о земск. повинн. ст. 295), но осуществленіе его на практикѣ происходитъ лишь въ сравнительно рѣдкихъ случаяхъ, въ виду, главнымъ образомъ, отсутствія въ настоящее время въ распоряженіи земскихъ учрежденій достаточныхъ средствъ для содержанія огромнаго протяженія проселочныхъ дорогъ,—о чемъ уже упомянуто было выше.

Размѣръ бремени, возлагаемаго отбываніемъ натуральной повинности по содержанію земскихъ и проселочныхъ дорогъ на владѣльцевъ земель и крестьянскія общества [96]).

Таковы указанія Комитетовъ относительно недостатковъ обоихъ видовъ натуральной дорожной повинности, главнымъ образомъ—о крайней неуравнительности распредѣленія ея между сельскимъ населеніемъ. Между тѣмъ размѣръ бремени, налагаемаго этою повинностью на землевладѣльцевъ и крестьянъ, оказывается, по свѣдѣніямъ мѣстныхъ Комитетовъ, далеко немалымъ, при чемъ приблизительная стоимость выполненія повинности, по переводѣ ея на деньги, превышаетъ даже всю совокупность денежныхъ затратъ на мѣстныя пути сообщенія. Для сужденія о размѣрѣ этого бремени могутъ служить приведенныя въ Трудахъ нѣкоторыхъ Комитетовъ свѣдѣнія о протяженіи дорогъ, содержимыхъ за счетъ денежныхъ земскихъ средствъ, и дорогъ, исправляемыхъ натуральною повинностью, и цифровыя данныя о числѣ дней и стоимости работъ и матеріаловъ, затрачиваемыхъ населеніемъ на ремонтъ послѣднихъ.

По даннымъ Архангельскаго Губернскаго Комитета, изъ 2.628 верстъ земскихъ дорогъ губерніи только 237 верстъ ремонтируются за счетъ денежныхъ земскихъ средствъ. Остальныя 2.391 верста содержатся натуральною повинностью населенія, на обязанности котораго лежитъ и исправленіе проселковъ (3.500 верстъ), кромѣ тѣхъ, кои пролегаютъ удѣльными дачами. Отправленіе натуральной дорожной повинности ложится главною тяжестью на однихъ крестьянъ, при чемъ повинность распредѣляется крайне неравномѣрно въ зависимости отъ количества дорогъ, степени ихъ благоустройства и разстоянія дорожныхъ участковъ отъ призываемыхъ къ ихъ исправленію сельскихъ обществъ. По расчету на одну ревизскую душу отбываніе этой повинности составило въ 1901 году для различныхъ селеній губерніи расходъ отъ 24¾ коп. до 1 рубля 76¾ коп. Въ Архангельскомъ же уѣздѣ, въ частности, стоимость отбыванія натуральной повинности была еще выше — отъ 54 коп. до 2 руб. 89 коп. на ревизскую душу, при чемъ самая повинность, въ виду крайней удаленности участковъ отъ обязанныхъ къ ихъ исправленію селеній, была отбыта, болѣе чѣмъ на половину, посредствомъ найма или сдачи дорожныхъ работъ за счетъ мірскихъ сборовъ подрядчикамъ. Въ Трудахъ Шенкурскаго Уѣзднаго Комитета той же губерніи приведены данныя, позволяющія судить о размѣрѣ затратъ, падающихъ на версту пути: исправленіе 343 верстъ земскихъ трактовъ обошлось здѣсь крестьянамъ, не считая стоимости лѣсныхъ матеріаловъ, отпущенныхъ казною и удѣльнымъ вѣдомствомъ, въ 23.130 рублей или по 68 рублей на версту; исправленіе же 880 верстъ проселочныхъ дорогъ потребовало работы, оцѣненной въ 13.922 рубля, или почти въ 16 рублей на версту пути (Архангельская, 53, 164, 245).

По свѣдѣніямъ, сообщеннымъ въ Трудахъ Губернскаго и Велижскаго Уѣзднаго Комитетовъ Витебской губерніи, въ Велижскомъ уѣздѣ имѣется 313½ верстъ земскихъ и 2.267 верстъ проселочныхъ дорогъ. Изъ числа земскихъ дорогъ 81 верста содержится натурой, 157 верстъ исправляются крестьянами посредствомъ найма и черезъ подрядчиковъ такъ же, какъ и 18 верстъ, падающихъ по разверсткѣ на обывателей города Велижа; затѣмъ еще 57½ верстъ содержатся за счетъ крестьянъ сосѣдняго Городокскаго уѣзда. Общая стоимость ремонта земскихъ дорогъ составила 33.561 руб. 74 коп., при чемъ натуральныхъ работъ было отбыто крестьянами Велижскаго уѣзда—конныхъ и пѣшихъ дней (считая стоимость коннаго отъ 60 до 80 коп. и пѣшаго дня отъ 40 до 50 коп.)—на сумму 11.825 рублей 40 коп.; подрядчикамъ за исправленіе дорогъ уплачено тѣми же крестьянами 9.655 рублей 56 коп., а всего отбываніе повинности обошлось крестьянскимъ обществамъ уѣзда въ

21.480 рублей 96 коп.; затѣмъ крестьянами Городокскаго уѣзда было исполнено работъ въ натурѣ на 382 рубля и сдано съ подряда на 4.556 рублей 23 коп.; за счетъ города было произведено работъ на 517 рублей и, наконецъ, поставка лѣсныхъ матеріаловъ обошлась частнымъ владѣльцамъ въ 6.550 руб. 90 коп. и казнѣ — въ 74 рубля 65 коп. На одну версту пути общая сумма затратъ составила, въ среднемъ, 107 рублей, въ дѣйствительности же стоимость содержанія значительно разнилась, въ зависимости не только отъ характера дорожныхъ работъ, но и отъ способа выполненія повинности, при чемъ содержаніе одной версты дороги, не считая стоимости лѣсныхъ матеріаловъ, поставляемыхъ землевладѣльцами, обходилось крестьянскому населенію: при исправленіи дорогъ натурою въ 151 рубль 50 коп., а при сдачѣ дорожныхъ работъ съ подряда — въ 56 рублей. Что касается проселочныхъ дорогъ, то онѣ ремонтируются въ Велижскомъ уѣздѣ владѣльцами земель, по которымъ пролегаютъ, и содержаніе ихъ обошлось казнѣ при 25½ верстахъ ремонтируемаго пути — 394 рубля или по 15 рублей 45 коп. на версту пути; частнымъ землевладѣльцамъ при 591¾ версты—6.235 рублей 75 коп., или по 10 руб. 50 коп. на версту, и крестьянамъ, при 1.649¾ версты исправляемыхъ дорогъ — 14.473 руб. 50 коп., или по 8 руб. 75 коп. на версту, и, кромѣ того, на содержаніе рѣчныхъ перевозовъ затрачено было изъ мірскихъ средствъ сельскихъ обществъ 887 рублей, а всего проселочныя дороги Велижскаго уѣзда потребовали для своего содержанія труда и средствъ на сумму 21.990 руб. 25 коп., или, въ среднемъ, 9 рублей 70 коп. на версту (Витебская, 96—99, 135—145).

Болѣе подробныя данныя, выясняющія значеніе натуральной повинности въ ряду другихъ источниковъ содержанія дорогъ, приведены въ Трудахъ Кіевскаго Уѣзднаго Комитета. Въ Кіевскомъ уѣздѣ земскихъ дорогъ 675½ верстъ и проселочныхъ дорогъ 1.590 верстъ. Изъ общаго протяженія земскихъ дорогъ 13½ вер. представляютъ собою разнаго рода большія дорожныя сооруженія: мосты, гати, шоссе и т. п., и потому содержатся денежною повинностью, при чемъ за послѣднія 5 лѣтъ сумма ежегоднаго дѣйствительнаго расхода земствъ на дорожное дѣло составила, въ среднемъ, въ годъ: за счетъ дорожнаго капитала по 20.552 руб. и изъ другихъ денежныхъ земскихъ источниковъ—13.104 рубля, а всего 33.656 руб. Ремонтъ остальныхъ 662 вер. земскихъ дорогъ потребовалъ 15.880 рабочихъ дней, оцѣниваемыхъ въ 13.228 р.; кромѣ того, частными владѣльцами уѣзда отпускается для дорожныхъ сооруженій лѣсного матеріала ежегодно на сумму, въ среднемъ, 3.152 руб.; всего же содержаніе земскихъ дорогъ нату-

ральною повинностью обходится въ 16.380 руб.—по 24 руб. 75 к. на версту пути. Наконецъ, исправленіе 4,590 вер. проселочныхъ дорогъ поглощаетъ ежегодно, въ среднемъ, по приблизительнымъ даннымъ, до 5.000 конныхъ и около 14.000 пѣшихъ рабочихъ дней, что—при цѣнѣ конной подводы въ 1 рубль 20 коп. въ день и пѣшаго рабочаго въ 40 коп.—составитъ 11.600 руб., а со включеніемъ, примѣрно, до 3.000 руб., представляющихъ цѣнность потребныхъ для исправленія дорогъ матеріаловъ, общая стоимость повинности населенія по исправленію проселочныхъ дорогъ выразится въ 14.600 р., или въ 3,18 руб. на версту пути. Такимъ образомъ, общая сумма затратъ на дорожное дѣло составляетъ по Кіевскому уѣзду—64.636 руб., почти половину каковой суммы (30.980 руб.) образуетъ стоимость выполненія натуральной дорожной повинности по содержанію земскихъ и проселочныхъ дорогъ; при чемъ количество отбытыхъ натурою работъ, въ особенности для проселочныхъ дорогъ, показано, очевидно, въ преуменьшенномъ размѣрѣ—всего въ 3,18 руб. на версту пути, между тѣмъ какъ въ Сквирскомъ уѣздѣ той же Кіевской губерніи, по свѣдѣніямъ Уѣзднаго Комитета, повинность по содержанію проселочныхъ дорогъ оцѣнена значительно выше, а именно по 14 р. на версту (Кіевская, 772—775, 994—995).

Еще полнѣе свѣдѣнія по Подольской губерніи. Въ губерніи этой на отвѣтственности земства состоитъ 4.252 вер. и считается проселочныхъ дорогъ 16.222 вер. Изъ общаго протяженія земскихъ трактовъ на денежные земскіе сборы содержится 201 верста, на счетъ частнаго владѣльца—27 верстъ и за счетъ Юго-Западныхъ жел. дорогъ—22 вер., а всего—250 в. и натуральною дорожною повинностью исправляются—4.002 вер. Приблизительная стоимость отбытыхъ крестьянами для исправленія дорогъ конныхъ и пѣшихъ рабочихъ дней составляетъ 222.745 руб., землевладѣльцами же отпущено матеріаловъ на 13.785 руб., а всего натуральная повинность оцѣнивается въ 236.530 руб., или по 59 руб. на версту пути.

Затѣмъ содержаніе проселочныхъ дорогъ исчисляется, не считая затратъ на матеріалы, въ 177.950 р., или по 11 р. на одну версту. Такимъ образомъ, содержаніе земскихъ и проселочныхъ дорогъ натуральною повинностью обошлось населенію Подольской губерніи свыше 414.480 р., между тѣмъ какъ вся сумма денежныхъ расходовъ на дорожное дѣло изъ земскихъ средствъ, включая и затраты изъ дорожнаго капитала, составила за пятилѣтіе 1897—1901 г.г.: а) за счетъ земскихъ сборовъ—280.093 р., и б) за счетъ дорожнаго капитала—1.194.187 руб., а всего 1.474.280 руб. или, въ среднемъ, ежегодно по 294.855 р. (Подольская, 68—70, 79—82, 232—234, 514, 568—573). По отдѣльнымъ уѣздамъ протя-

женіе дорогъ и стоимость ихъ содержанія распредѣляются слѣдующимъ образомъ (Подольская, 69—82).

№№ по порядку.	Названіе уѣздовъ.	Площади уѣздовъ въ квадратныхъ верстахъ.	Протяженіе въ верстахъ дорогъ, содержимыхъ на счетъ денежныхъ земскихъ средствъ	Протяженіе въ верстахъ земскихъ грунтовыхъ дорогъ, содержимыхъ натуральною повинностью.	Приблизительная стоимость въ рубляхъ по мѣстнымъ цѣнамъ.			Стоимость содержанія одной версты земской грунтовой дороги въ рубляхъ.	Протяженіе въ верстахъ проселочныхъ дорогъ.	Стоимость содержанія проселочныхъ дорогъ.	Стоимость содержанія одной версты проселочныхъ дорогъ въ рубляхъ.
					Выставленныхъ крестьянами пѣшихъ и конныхъ рабочихъ дней.	Матеріаловъ, поставленныхъ землевладѣльцами на исправленіе дорогъ.	ИТОГО.				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	Балтскій . . .	6.784,8	5	484	69.000	650	69.650	144	3.500	66.000	19
2	Брацлавскій .	2.706,3	51 *)	265	10.000	850	10.850	41	1.500	1.750?	1 ?
3	Винницкій .	2.619,3	22 **)	273	15.135	520	15.655	57	945	9.300	10
4	Гайсинскій .	2.972,7	1	264	13.390	2.000	15.390	58	1.650	34.050	21
5	Каменецкій . .	2.540,6	—	468	16.000	545	16.545	36	1.340	11.000	8
6	Летичевскій	2.399,1	16	270	13.250	600	13.850	51	1.023	4.150	4
7	Литинскій . .	2.927,7	—	192	7.215	1.275	8.490	44	1.000	4.855	5
8	Могилевскій .	2.402,6	17	335	11.030	2.200	13.230	40	1.326	7.705	6
9	Ольгопольскій	3.561,2	17	340	20.000	3.000	23.000	68	908	9.000	10
10	Проскуровскій	2.345,9	2	557	18.195	585	18.780	34	772	7.440	10
11	Ушицкій . . .	2.482,4	83	103	10.000	1.000	11.000	107	1.200	10.000	8
12	Ямпольскій . .	3.179,1	36	456	19.530	560	20.090	44	1.058	12.700	12
	Итого . .	36.921,7	250	4.002	222.745	13.785	236.530	59	16.222	177.950	11

Въ земскихъ губерніяхъ, какъ уже было указано, натуральная повинность примѣняется, главнымъ образомъ, лишь къ содержанію проселочныхъ дорогъ. О стоимости населенію отбыванія этой повинности можно судить по слѣдующимъ даннымъ. Въ Котельническомъ уѣздѣ Вятской губерніи, въ 7 участкахъ земскихъ начальниковъ, проходитъ 1.730 верстъ проселочныхъ дорогъ, на коихъ находится 313 мостовъ, 128 гатей и 7 перевозовъ; на исправленіе этихъ дорогъ крестьяне ежегодно тратятъ 4.763 руб. деньгами и 98.330 дней работою, что, при цѣнѣ рабочаго дня въ 30 коп., составитъ въ общей суммѣ затрату въ 34.262 р., или около 20 р. на версту. Несмотря на столь значительные расходы, проселочныя

*) Въ томъ числѣ устроено и содержится на счетъ частнаго владѣльца 27 верстъ мощеной дороги.

**) Содержатся за счетъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ.

дороги въ уѣздѣ находятся въ весьма неудовлетворительномъ состояніи, особенно—мосты и гати (Вятская, 300).

Въ Кунгурскомъ уѣздѣ Пермской губерніи имѣется трактовыхъ дорогъ 253¾ вер., которыя содержатся удовлетворительно при ежегодной затратѣ со стороны земства, въ среднемъ по пятилѣтней сложности, до 24.000 р., или по 94 р. 45 к. на версту. Проселочныхъ дорогъ въ уѣздѣ 1.600 вер. и ремонтъ ихъ натуральною повинностью обходится сельскимъ обществамъ до 38.000 р. или по 23 р. 75 к., въ среднемъ, на версту пути, при чемъ въ нѣкоторыхъ волостяхъ повинность по содержанію дорогъ обходится всего до 3 р. и даже до 1 р. 25 к. на версту. Зато и проселочныя дороги въ уѣздѣ признаются плохими до невозможности (Пермская, 337).

Близкія къ приведеннымъ данныя сообщаются и по Мещовскому уѣзду Калужской губерніи. На отвѣтственности уѣзднаго земства состоитъ здѣсь 254 вер., а проселочныхъ дорогъ пролегаетъ до 2.500 верстъ. На земскихъ дорогахъ натуральная повинность выражается лишь въ обстановкѣ ихъ вѣхами въ зимнее время, что обходится мѣстному населенію, примѣрно, въ 480 р. каждую зиму. На самое же содержаніе земскихъ трактовъ затрачивается, по даннымъ за послѣднія пять лѣтъ, ежегодно 12.900 р. за счетъ дорожнаго капитала и по 5.000 р. за счетъ общихъ земскихъ сборовъ, а всего содержаніе 254 вер. земскихъ дорогъ обходится въ 18.380 р., или по 72 р. 40 к. на версту.

Проселочныя дороги содержатся исключительно на средства владѣльцевъ земель, по которымъ онѣ пролегаютъ, при чемъ крестьянское населеніе исправляетъ свои дороги натурой, въ рѣдкихъ только случаяхъ прибѣгая къ подрядному способу. При оцѣнкѣ рабочаго дня въ 40 к., стоимость содержанія проселочныхъ дорогъ обходится населенію уѣзда около 9.000—10.000 руб. ежегодно, т. е. до 4 р. на версту каждаго проселка (Калужская, 252).

Наконецъ, весьма полныя свѣдѣнія сообщаются въ Трудахъ Грайворонскаго и Суджанскаго Комитетовъ Курской губерніи. Въ Грайворонскомъ уѣздѣ на отвѣтственности земства находятся 10 дорогъ общимъ протяженіемъ въ 247 верстъ, съ 69 мостами. До 1883 года дороги эти содержались смѣшанною повинностью: земство строило дорожныя сооруженія (мосты, гати и проч.), а населеніе обязано было приводить въ порядокъ полотно дорогъ, но съ января мѣсяца 1883 года, по постановленію Земскаго Собранія, натуральная дорожная повинность была замѣнена денежной, въ видахъ уравненія тягости дорожнаго бремени. За послѣднія пять лѣтъ расходы земства на дорожное дѣло, т. е. на устройство мостовъ, гатей и проч. и ремонтъ пути, составили: за счетъ губерн-

скаго и уѣзднаго земскихъ сборовъ 21.179 рублей или, въ среднемъ, по 4.235 рублей 80 коп. въ годъ и за счетъ дорожнаго капитала 37.326 рублей или въ годъ по 7.465 рублей, а всего тратилось ежегодно около 11.700 рублей, что на версту пути представляетъ расходъ въ 47 рублей 40 коп., при чемъ годовая затрата земства собственно на ремонтъ полотна дорогъ составляетъ около 2.500 рублей или по 10 рублей на версту. Проселочныхъ дорогъ въ Грайворонскомъ уѣздѣ насчитывается 170, общимъ протяженіемъ въ 934 версты. Всѣ эти дороги сооружаются и исправляются собственнымъ трудомъ и средствами населенія, при чемъ необходимые строительные матеріалы пріобрѣтаются въ большинствѣ случаевъ крестьянами на мірской счетъ. Когда же проселочныя дороги пролегаютъ черезъ земли нѣсколькихъ обществъ и частныхъ владѣльцевъ или по землямъ общаго владѣнія, ремонтъ такихъ дорогъ производится съ обоюднаго согласія крестьянъ и владѣльцевъ въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ. Крупные землевладѣльцы уѣзда принимаютъ при этомъ на свою долю значительные расходы на починку дорогъ, мелкіе же владѣльцы земель стараются всякими способами отстранить себя отъ расходовъ по дорожной повинности; на помощь крестьянамъ пришло зато земство, ассигновавъ имъ денежныя пособія на содержаніе проселочныхъ дорогъ въ общей суммѣ на 300 рублей; но, съ другой стороны, крестьяне за свой счетъ производятъ ремонтъ тѣхъ участковъ земскихъ дорогъ, которые пролегаютъ въ предѣлахъ ихъ селеній. По свѣдѣніямъ волостныхъ правленій, крестьянское населеніе ежегодно посвящаетъ на исправленіе проселочныхъ дорогъ до 6.000 пѣшихъ и 2.000 конныхъ дней, что, при мѣстныхъ цѣнахъ на трудъ пѣшаго рабочаго въ 50 коп. за день и коннаго въ 1 рубль, составитъ до 5.000 рублей; кромѣ того, расходъ на матеріалы и другія затраты для дорогъ обходится сельскимъ обществамъ въ 3.885 рублей, уплачиваемыхъ изъ мірскихъ суммъ. Если не считать не поддающихся учету расходовъ частныхъ землевладѣльцевъ, то общая совокупность пожертвованій населенія на проселочныя дороги трудомъ и деньгами выразится въ суммѣ 9.185 рублей или около 10 рублей на версту проселка.

Суджанскій уѣздъ Курской губерніи принадлежитъ къ числу тѣхъ немногихъ уѣздовъ земскихъ губерній, въ которыхъ натуральная дорожная повинность примѣняется до сихъ поръ къ содержанію не только проселочныхъ, но и земскихъ дорогъ. Этихъ трактовыхъ дорогъ, именуемыхъ на мѣстѣ транспортными, находится въ настоящее время на отвѣтственности земства 216 верстъ, изъ коихъ замощено до 10 верстъ, около версты (450 саж.) занимаютъ деревянныя мостовыя сооруженія и до 4 верстъ находится подъ

гатями и водоотводными трубами, при чемъ содержаніе всѣхъ этихъ искусственныхъ сооруженій производится за счетъ денежныхъ земскихъ средствъ. За послѣднее пятилѣтіе на дорожныя сооруженія было израсходовано:

Изъ суммъ:	въ 1897 г.	1898 г.	1899 г.	1900 г.	1901 г.	Всего
		р	у	б	л	е й.
Дорожнаго капитала . .	—	10.741	3.241	4.355	4.779	23.116
Губернскаго земск. сбора	4.055	5.119	2.153	830	3.006	15.163
Уѣзднаго земскаго сбора.	468	288	1.746	3.054	2.260	7.816
Итого . .	4.523	16.148	7.140	8.239	10.045	46.095

Всего за пятилѣтіе было, такимъ образомъ, издержано изъ земскихъ средствъ 46.095 руб., или, въ среднемъ, по 9.219 руб. ежегодно. Остальныя 201 верста земскихъ дорогъ представляютъ грунтовое полотно, содержимое натуральною повинностью населенія. Стоимость отбыванія этой повинности установить точно невозможно, такъ какъ размѣры труда, потребнаго на исправленіе дорогъ, колеблются изъ года въ годъ, въ зависимости отъ состоянія весенней и лѣтней погоды; по свѣдѣніямъ же за 1897 годъ, стоимость отбытыхъ крестьянами работъ, при оцѣнкѣ рабочаго дня мужчинъ въ 25 коп., женщинъ въ 20 коп., подростковъ въ 15 коп. и коннаго рабочаго въ 50 коп., опредѣлена, только за три мѣсяца, въ 5.788 рублей или въ 28,8 рубля на версту дороги. Но сумму эту, по мнѣнію автора разсматриваемаго доклада, необходимо увеличить, такъ какъ, во-1-хъ, рабочій день оцѣненъ слишкомъ дешево, особенно для конныхъ рабочихъ, и во-2-хъ, помимо починки дорогъ въ весенніе мѣсяцы, исправленіе ихъ производилось и въ другое время года, такъ что годовую оцѣнку натуральной повинности слѣдуетъ принять въ суммѣ отъ 6 до 10 тысячъ руб. или въ 30 — 50 рублей на версту ремонтируемаго пути. Что касается, наконецъ, проселочныхъ дорогъ, то протяженіе ихъ, опредѣленное приблизительно по трехверстной картѣ Генеральнаго Штаба, составляетъ въ Суджанскомъ уѣздѣ отъ 2 тысячъ до $2^1/_2$ тысячъ верстъ, при чемъ полотно ихъ на крестьянскихъ земляхъ исправляется собственными трудами населенія, а на земляхъ частныхъ владѣльцевъ ремонтируется или за плату, или за матеріалъ, выдаваемый крестьянамъ на ихъ мосты; самую же постройку и ремонтъ мостовъ сдаютъ нерѣдко съ подряда и крестьянскія общества. Стоимости содержанія проселочныхъ дорогъ авторъ доклада не опредѣляетъ; если же примѣнить къ Суджанскому уѣзду цифру расхода на версту пути, выведенную для Грайворонскаго уѣзда (10 руб.), то общая сумма затратъ на проселочныя дороги выразится для уѣзда въ 20.000—25.000 рублей. Такимъ образомъ, общая сумма

расходовъ деньгами и личнымъ трудомъ населенія на дорожное дѣло опредѣляется по Суджанскому уѣзду отъ 35.620 рублей до 44.619 рублей, при чемъ денежныя затраты составляютъ всего 9.619 рублей, а остальные 26.000—35.000 рублей представляютъ стоимость отбываемой населеніемъ на земскихъ и проселочныхъ дорогахъ натуральной дорожной повинности (Курская, 117—123, 635—642).

Приблизительная общая стоимость отбыванія натуральной дорожной повинности и отношеніе ея къ общей суммѣ денежныхъ затратъ на дорожное дѣло.

Такимъ образомъ, по приведеннымъ даннымъ, стоимость содержанія натуральною повинностью одной версты земскихъ дорогъ обходится мѣстному, преимущественно крестьянскому населенію, отъ 24 рублей 75 коп. и 30 — 50 рублей въ Кіевской и Курской губерніяхъ (въ Кіевскомъ и Суджанскомъ уѣздахъ) до 68 руб. и даже 107 рублей въ губерніяхъ крайняго сѣвера и сѣверо-западныхъ (въ Шенкурскомъ уѣздѣ Архангельской губерніи и Велижскомъ уѣздѣ Витебской губерніи), а, въ среднемъ, составляетъ 56 рублей 70 коп., — цифру, весьма близкую къ сообщенной въ наиболѣе подробныхъ свѣдѣніяхъ, представленныхъ по Комитетамъ Подольской губерніи, гдѣ содержаніе одной версты земскихъ дорогъ обходилось, въ среднемъ, въ 59 рублей. Что цифры эти не представляются преувеличенными, можно видѣть изъ сопоставленія ихъ съ суммами затратъ, производившихся на содержаніе земскихъ трактовъ въ тѣхъ уѣздахъ, въ которыхъ натуральная повинность замѣнена денежною, и гдѣ на версту земскихъ дорогъ падаетъ въ годъ денежнаго расхода отъ 47 рублей 40 коп., по Курской губерніи (Грайворонскій уѣздъ), до 72 рублей 40 коп., по Калужской губерніи (Мещовскій уѣздъ), и 94 рублей 45 коп., по Пермской губерніи (Кунгурскій уѣздъ).

Стоимость содержанія проселочныхъ дорогъ значительно ниже, такъ какъ эти дороги во много разъ уже земскихъ: предѣльная ширина ихъ, по закону (Уст. Пут. Сообщ., ст. 531), составляетъ всего 3 сажени, а въ лѣсныхъ мѣстностяхъ 5 саженъ, въ дѣйствительности же дороги эти еще уже, какъ на это было указано въ I главѣ настоящаго Свода (стр. 10). Кромѣ того, и требованія, предъявляемыя къ владѣльцамъ земель относительно степени исправности этихъ дорогъ, не могутъ быть высоки, такъ какъ по закону (Уст. Пут. Сообщ., ст. 802) дороги эти исправляются лишь по мѣрѣ совершенной необходимости; на практикѣ же, какъ было уже отмѣчено въ III главѣ настоящаго Свода (стр. 74—76), вслѣдствіе отсутствія правильно поставленнаго надзора за проселочными дорогами, пути эти находятся въ весьма неудовлетворительномъ состояніи и нерѣдко вовсе не починяются владѣльцами прилегающихъ земель, въ особенности же земель казенныхъ и частновладѣльческихъ. Тѣмъ не менѣе и въ предѣлахъ такихъ минимальныхъ расходовъ,

содержаніе проселочныхъ дорогъ обходится, по вышеприведеннымъ свѣдѣніямъ о затратахъ труда на ихъ исправленіе крестьянскими обществами, отъ 3 рублей 18 коп. на одну версту дороги, по Кіевской губерніи (Кіевскій уѣздъ), и 4 рублей, по Калужской губерніи (Мещовскій уѣздъ), до 16 рублей, по Архангельской губерніи (Шенкурскій уѣздъ), 20 рублей, по Вятской губерніи (Котельническій уѣздъ), и 23 рублей 75 коп., по Пермской губерніи (Кунгурскій уѣздъ). Въ среднемъ, расходъ по содержанію одной версты проселочныхъ дорогъ можетъ быть принятъ въ 11—12 рублей на версту, въ каковой суммѣ онъ опредѣленъ и въ подробныхъ данныхъ, сообщенныхъ Комитетами Подольской губерніи.

Итакъ, на версту пути стоимость отбыванія натуральной повинности составляетъ около 57 рублей для земскихъ дорогъ и около 11—12 рублей для проселочныхъ, а для всѣхъ дорогъ, содержимыхъ натуральною повинностью въ 49 губерніяхъ Европейской Россіи (119.800 верстъ земскихъ дорогъ и 1.006.500 верстъ проселочныхъ дорогъ), общая сумма затратъ землевладѣльцевъ и крестьянскаго населенія по отбыванію этой повинности представляетъ крупную цифру въ 6,8 милліоновъ рублей для земскихъ дорогъ и въ 11,8 милл. руб. для проселочныхъ путей, а всего свыше 18 милліоновъ рублей. Между тѣмъ вся совокупность денежныхъ затратъ земствъ на дорожное дѣло, включая и ежегодныя отчисленія на образованіе дорожныхъ капиталовъ, не превышаетъ 12,7 милліоновъ рублей, а съ присоединеніемъ выдаваемаго изъ казны пособія на содержаніе переданныхъ въ завѣдываніе земствъ казенныхъ шоссе, составлявшаго къ 1903 году 1,38 милл. рублей,—достигаетъ всего 14 милліоновъ рублей. Такъ какъ, однако, главное бремя земскаго обложенія падаетъ также на владѣльцевъ земель, то въ дѣйствительности оказывается, что содержаніе мѣстныхъ дорогъ ложится главною своею тяжестью на однихъ владѣльцевъ земель, а среди нихъ, въ особенности, на крестьянскія общества, выносящія на своихъ плечахъ основное бремя натуральной дорожной повинности по исправленію дорогъ личнымъ трудомъ.

Рѣдкіе случаи зачета натуральной повинности при раскладкѣ денежныхъ земскихъ сборовъ[97]).

Хотя, въ видахъ облегченія дорожной и другихъ натуральныхъ повинностей, законъ (Уст. о земск. повин., ст. ст. 275, 290) предписываетъ при раскладкѣ повинностей принимать во вниманіе не только населенность, количество и производительность земель, но и размѣры ежегодно платимаго денежнаго земскаго сбора и, вообще, производить эту раскладку съ возможной уравнительностью, т. е., между прочимъ, и въ соотвѣтствіи съ денежнымъ обложеніемъ,—однако, на практикѣ размѣры натуральной повинности при раскладкѣ денежныхъ земскихъ сборовъ въ соображеніе

почти не принимаются, —по объясненію, напримѣръ, Подольскаго Губернскаго Комитета, вслѣдствіе того обстоятельства, что распредѣленіе дорогъ на участки, содержимые натуральною повинностью, производится Уѣздными Распорядительными Комитетами, не имѣющими никакого касательства къ раскладкѣ денежныхъ земскихъ сборовъ; Губернскій же Распорядительный Комитетъ ограничивается лишь отпускомъ, по отдѣльнымъ ходатайствамъ крестьянскихъ обществъ, пособій въ тѣхъ случаяхъ, когда на эти общества возлагается обязанность по постройкѣ сооруженій, требующихъ значительныхъ матеріальныхъ затратъ или техническихъ познаній (Подольская, 71—72; Кіевская, 772). Единичнымъ, повидимому, явленіемъ представляется, поэтому, фактъ, приводимый Вытегорскимъ Уѣзднымъ Комитетомъ Олонецкой губерніи, что въ названномъ уѣздѣ, въ видахъ уравнительнаго отбыванія земскихъ повинностей, крестьянскія земли второго по доходности разряда, въ возмѣщеніе за отбываніе населеніемъ натуральныхъ повинностей, облагаются на 75% ниже владѣльческихъ (Олонецкая, 143).

Несправедливость и неравномѣрность нынѣшняго порядка содержанія земскихъ и проселочныхъ дорогъ натуральною повинностью.

При такихъ условіяхъ, нынѣшній порядокъ содержанія дорогъ натуральною повинностью признается огромнымъ большинствомъ Комитетовъ неправильнымъ и несправедливымъ: неправильнымъ, такъ какъ повинность эта распредѣляется весьма неравномѣрно, и несправедливымъ, такъ какъ къ отбыванію ея не привлекаются вовсе торговыя и промышленныя предпріятія и различныя другія категоріи лицъ, пользующихся дорогами. «Въ районѣ Сквирскаго уѣзда,—говорится, напримѣръ, въ Трудахъ Кіевской губерніи,—имѣется 6 свеклосахарныхъ заводовъ, 6 винокуренныхъ заводовъ и болѣе 40 крупныхъ мельницъ, а также много другихъ значительныхъ торговыхъ предпріятій. По количеству груза, привозимаго и увозимаго изъ этихъ заведеній, а также экспорта къ желѣзнодорожнымъ станціямъ муки, грунтовыя дороги уѣзда имѣютъ важное значеніе для развитія торговли и промышленности; а между тѣмъ натуральная повинность по исправленію этихъ дорогъ всею своею тяжестью несправедливо ложится исключительно на земледѣльческій классъ населенія» (Кіевская, 995). Подобныя же мнѣнія высказаны и весьма многими другими Комитетами, при чемъ въ губерніяхъ неземскихъ указывается, главнымъ образомъ, на неправильность исправленія натуральною повинностью большихъ трактовыхъ дорогъ, состоящихъ на попеченіи земства; въ губерніяхъ же съ земскимъ самоуправленіемъ преимущественно отмѣчаются тягость и неравномѣрность повинности по содержанію проселочныхъ дорогъ.

Желательность участія казны въ дѣлѣ улучшенія мѣстныхъ дорогъ.

На основаніи изложенныхъ соображеній огромное большинство мѣстныхъ Комитетовъ, обсуждавшихъ вопросы объ источникахъ средствъ на дорожное дѣло, пришло къ выводамъ о совершенной недостаточности денежныхъ средствъ, имѣющихся нынѣ на этотъ предметъ въ распоряженіи земскихъ учрежденій, и крайней неупорядоченности натуральной дорожной повинности. Въ виду этого многіе Комитеты признавали желательнымъ, чтобы часть расходовъ по улучшенію мѣстныхъ дорогъ была взята на себя Государственнымъ Казначействомъ. При этомъ, по мнѣнію однихъ Комитетовъ, помощь изъ казны дорожному дѣлу должна выразиться въ назначеніи земствамъ для усиленія дорожныхъ средствъ ежегодныхъ и единовременныхъ пособій, а также въ принятіи на счетъ казны нѣкоторыхъ расходовъ обще-государственнаго характера, покрывавшихся до сихъ поръ изъ земскихъ средствъ, съ тѣмъ, чтобы освобождающіяся у земствъ суммы были обращены на дорожные расходы; по мнѣнію же другихъ Комитетовъ, участіе Государственнаго Казначейства въ дорожномъ дѣлѣ должно состоять въ принятіи на средства казны устройства и содержанія болѣе важныхъ гужевыхъ трактовъ съ тѣмъ, чтобы, въ свой чередъ, земства употребили освобождающіяся у нихъ вслѣдствіе этой мѣры средства на упорядоченіе менѣе значительныхъ мѣстныхъ путей сообщенія.

Желательность выдачи изъ казны пособій на нужды дорожнаго строительства 98).

Изъ числа Комитетовъ, высказавшихся за выдачу изъ казны пособій на нужды дорожнаго строительства, одни предусматривали возможность оказанія такихъ пособій лишь земскимъ учрежденіямъ, другіе же Комитеты допускали выдачу изъ казны пособій также проектированной мелкой земской организаціи и даже непосредственно сельскимъ обществамъ. Многими Комитетами указаны при этомъ и предметы назначенія пособій: на устройство и содержаніе шоссейныхъ дорогъ, большихъ земскихъ трактовъ, проселочныхъ дорогъ, на дорожныя сооруженія, на усиленіе губернскихъ дорожныхъ капиталовъ и образованіе капиталовъ уѣздныхъ и др.; встрѣчаются также указанія и на самые размѣры пособій, при чемъ, по мнѣнію сдѣлавшихъ эти указанія Комитетовъ, таковыя пособія должны составлять отъ $^1/_3$ до $^1/_2$ и даже $^2/_3$ затратъ на дорожное дѣло изъ земскихъ средствъ (Вологодская, 183; Волынская, 103—104; Калужская, 9, 306; Черниговская, 130, 315, и др.).

Желательность освобожденія земствъ отъ нѣкоторыхъ расходовъ обще-государственнаго характера, съ обращеніемъ освобождающихся суммъ на дорожное дѣло 99).

Частью Комитетовъ выражены далѣе пожеланія о принятіи на средства казны нѣкоторыхъ обязательныхъ нынѣ для земствъ расходовъ, представляющихъ затраты обще-государственнаго характера, съ тѣмъ, чтобы расходуемыя на этотъ предметъ земствами суммы были обращены на удовлетвореніе дорожныхъ потребностей. Въ числѣ таковыхъ затратъ Комитетами указываются расходы по квартирной и подводной повинностямъ, въ частности—по разъѣздамъ

чиновъ полиціи и судебныхъ слѣдователей; по предоставленію помѣщенія для засѣданій Уѣздныхъ Съѣздовъ и Окружныхъ Судовъ; по содержанію арестныхъ домовъ и найму этапныхъ помѣщеній; по сбору ополченія; наконецъ, по субсидированію среднихъ учебныхъ заведеній и министерскихъ образцовыхъ училищъ.

Необходимость правильнаго раздѣленія дорогъ на разряды въ цѣляхъ соотвѣтственнаго распредѣленія бремени по ихъ содержанію. 100).

Исходя изъ той же мысли о крайней недостаточности для упорядоченія мѣстныхъ дорогъ имѣющихся нынѣ въ распоряженіи земствъ источниковъ средствъ, большинство Комитетовъ пришло къ заключенію о предпочтительности, вмѣсто оказанія пособій, болѣе планомѣрнаго распредѣленія бремени по содержанію гужевыхъ дорогъ между казною, земствами, владѣльцами земель и другихъ имуществъ. При этомъ одни Комитеты намѣтили лишь въ общихъ чертахъ тѣ основанія, по которымъ должно быть произведено упомянутое раздѣленіе дорогъ, а именно: значеніе дорогъ для государственныхъ и мѣстныхъ интересовъ, размѣры грузового движенія по дорогамъ, характеръ дорожнаго полотна; другіе же Комитеты—каковыхъ оказалось значительное большинство—выразились болѣе опредѣленно и указали точно, содержаніе какихъ дорогъ должно быть отнесено на средства казны, губернскихъ и уѣздныхъ земствъ, мелкой земской или волостной единицы, владѣльцевъ придорожныхъ земель, болѣе заинтересованныхъ въ дорогахъ учрежденій и лицъ и, наконецъ, желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ предпріятій, хотя отдѣльные Комитеты пришли при этомъ не только къ разнообразнымъ, но и прямо къ противоположнымъ выводамъ, какъ это усматривается изъ приводимой ниже группировки мнѣній Комитетовъ по шести вышеуказаннымъ категоріямъ учрежденій и лицъ, между которыми должны быть распредѣлены устройство и содержаніе гужевыхъ дорогъ.

Желательность отнесенія на средства казны расходовъ по устройству и содержанію мѣстныхъ дорогъ:

а) Главныхъ трактовъ, имѣющихъ обще-государственное или широкое мѣстное значеніе 101).

По мнѣнію значительнаго числа Комитетовъ, при распредѣленіи бремени дорожныхъ расходовъ между различными учрежденіями и лицами, на средства Государственнаго Казначейства должны быть, прежде всего, отнесены устройство и содержаніе главнѣйшихъ гужевыхъ трактовъ, имѣющихъ обще-государственное или широкое мѣстное значеніе. Къ числу таковыхъ дорогъ одни Комитеты причисляютъ большіе транзитные тракты, соединяющіе главнѣйшіе пункты Имперіи (Архангельская, 54; Кіевская, 324), другіе Комитеты — дороги, соединяющія сосѣднія губерніи и вообще представляющія интересъ для нѣсколькихъ губерній (Нижегородская, 388; Орловская, 47), нѣкоторые же Комитеты — дороги, имѣющія обще-губернское значеніе (Костромская, 104, 178, 414, 418). Какъ на мотивъ къ отнесенію содержанія этихъ дорогъ на средства казны, помимо недостаточности земскихъ средствъ, Костромской Губернскій Комитетъ указываетъ, между прочимъ, слѣдующія со-

ображенія. Правительство затрачиваетъ громадныя средства на постройку желѣзныхъ дорогъ, и желѣзнодорожная сѣть быстро развивается. Однако, это желѣзнодорожное строительство, изрѣзавшее хорошими путями центральную и южную Россію, распространившееся даже на Сибирь и Маньчжурію, до сихъ поръ обходило сѣверныя губерніи. Долгъ справедливости по отношенію къ этимъ губерніямъ — улучшить хотя бы грунтовыя дороги, въ виду чего государство должно принять участіе въ расходахъ по ихъ содержанію (Костромская, 178).

б) Стратегическихъ или военно-коммуникаціонныхъ дорогъ [102].

Затѣмъ, нѣкоторые Комитеты высказываются за отнесеніе на Государственное Казначейство, полностью или частью, расходовъ по содержанію стратегическихъ или военно-коммуникаціонныхъ дорогъ, какъ путей сообщенія обще-государственнаго значенія. Далѣе, указывается на необходимость возложенія на казну содержанія почтовыхъ дорогъ. «Подобно тому, — говорится въ Трудахъ Солигаличскаго Комитета Костромской губерніи, — какъ земство не участвуетъ въ содержаніи государственной почты, оно должно быть освобождено и отъ содержанія почтовыхъ дорогъ, чтобы имѣть возможность направить освобождающіяся средства на улучшеніе своихъ мѣстныхъ дорогъ» (Костромская, 498). Нѣкоторые Комитеты при этомъ добавляютъ, что если почтовый трактъ имѣетъ также мѣстное торговое значеніе, то въ содержаніи его должны участвовать и земскія средства; высказываются также пожеланія объ отнесеніи на казну, хотя бы только части расходовъ по содержанію почтовыхъ дорогъ, безотносительно къ значенію ихъ для торговыхъ сношеній.

в) Почтовыхъ дорогъ [103].

г) Подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ [104].

Въ виду крупнаго значенія подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ и затруднительности поддержанія ихъ въ исправномъ состояніи, вслѣдствіе усиленнаго на нихъ грузового движенія во всякое время года, нѣсколькими Комитетами была указана настоятельная необходимость шоссированія этихъ путей и вообще капитальнаго ихъ улучшенія за счетъ Государственнаго Казначейства или при широкомъ его пособіи. Далѣе, по мнѣнію 20 Комитетовъ, желательно отнесеніе на средства казны устройства и содержанія всѣхъ вообще шоссейныхъ и мощеныхъ дорогъ или хотя бы расходовъ по первоначальному устройству шоссе, въ виду полной непосильности затратъ на покрытіе дорогъ каменной одеждой для земскихъ средствъ. Высказаны были также пожеланія объ устройствѣ за счетъ казны широкой сѣти шоссейныхъ дорогъ, равномѣрно обслуживающихъ всю территорію государства (Смоленская II, 296; Тверская, 415).

д) Дорогъ съ искусственнымъ полотномъ (шоссейныхъ и мощеныхъ) [105].

е) Торговыхъ трактовъ съ большимъ грузовымъ движеніемъ [106].

Затѣмъ, 11 Комитетовъ высказались за отнесеніе на средства казны содержанія большихъ торговыхъ трактовъ съ значительнымъ

грузовымъ движеніемъ. Двѣнадцать же Комитетовъ признали желательнымъ отнести на казенныя средства, полностью или частью, расходы по отчужденію земли, первоначальному устройству и содержанію мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія вообще, не исключая и проселочныхъ путей, или хотя бы болѣе значительныхъ дорогъ изъ числа этихъ путей. Наконецъ, 3 Комитета считали необходимымъ возложить на казну расходы по устройству болѣе крупныхъ мостовыхъ и другихъ дорожныхъ сооруженій.

ж) Мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія 107).

з) Большихъ мостовыхъ и другихъ дорожныхъ сооруженій 108).

На ряду со средствами Государственнаго Казначейства, по мнѣнію огромнаго большинства Комитетовъ, важнѣйшимъ источникомъ для устройства и содержанія мѣстныхъ дорогъ должны служить земскія средства (денежные сборы и натуральная дорожная повинность) и образованные на основаніи закона 1 іюня 1895 г. губернскіе дорожные капиталы. На указанные источники, усиленные какъ пособіями изъ казны, такъ и путемъ предоставленія земствамъ новыхъ видовъ обложенія, о которыхъ будетъ отчасти упомянуто ниже, должны быть устраиваемы и содержимы, по мнѣнію многихъ Комитетовъ, всѣ мѣстныя гужевыя дороги общаго пользованія, не исключая проселочныхъ путей. Другіе Комитеты, однако, признавали возможнымъ отнесеніе на земскія средства лишь болѣе важныхъ мѣстныхъ дорогъ: стратегическихъ и военно-коммуникаціонныхъ дорогъ, большихъ почтовыхъ и транзитныхъ земскихъ трактовъ (большаковъ), подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ и пароходнымъ пристанямъ, шоссейныхъ и мощеныхъ дорогъ, торговыхъ трактовъ и вообще дорогъ съ большимъ грузовымъ движеніемъ (напримѣръ, по опредѣленію одного изъ Комитетовъ, всѣхъ дорогъ, по которымъ проходитъ въ базарные дни не менѣе 75 подводъ въ каждую сторону—Ковенская, 115); наконецъ, большихъ проселочныхъ дорогъ, получившихъ съ теченіемъ времени, кромѣ чисто мѣстнаго, еще и обще-уѣздное значеніе, а въ частности — дорогъ, соединяющихъ волостныя правленія и другіе мѣстные административные центры, или ведущихъ отъ большихъ селъ къ городамъ, торговымъ центрамъ и церквамъ, и вообще наиболѣе бойкихъ и важныхъ въ экономическомъ отношеніи проселочныхъ дорогъ.

Желательность отнесенія на земскія средства расходовъ по устройству и содержанію гужевыхъ дорогъ:
а) мѣстныхъ дорогъ вообще 109).
б) стратегическихъ и военно-коммуникаціонныхъ 110).
в) почтовыхъ дорогъ 111).
г) подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ 112).
д) дорогъ съ искусственнымъ полотномъ (шоссейныхъ и мощеныхъ) 113).
е) дорогъ торговыхъ и транспортныхъ съ большимъ грузовымъ движеніемъ 114).
ж) большихъ проселочныхъ дорогъ, имѣющихъ обще-уѣздное значеніе 115).
з) проселочныхъ дорогъ вообще 116).

Но и многіе изъ тѣхъ Комитетовъ, по мнѣнію которыхъ принятіе на земскія средства содержанія всѣхъ проселочныхъ дорогъ не представляется возможнымъ по недостаточности этихъ средствъ, признаютъ тѣмъ не менѣе необходимымъ отнести на счетъ земства устройство и содержаніе болѣе крупныхъ мостовыхъ и другихъ дорожныхъ сооруженій—плотинъ, гатей, паромовъ, водоотводныхъ устройствъ и т. п., въ виду какъ значительной стоимости этихъ сооруженій, такъ и необходимости при устройствѣ ихъ наблюденія и руководства со стороны техническаго персонала.

Желательность отнесенія на земскія средства расходовъ по устройству и содержанію болѣе значительныхъ мостовыхъ и другихъ дорожныхъ сооруженій 117).

Желательность выдачи изъ земскихъ средствъ пособій мелкой дорожной единицѣ, частнымъ землевладѣльцамъ и сельскимъ обществамъ на устройство и содержаніе болѣе трудныхъ участковъ дорогъ и дорожныхъ сооруженій, вызывающихъ значительные расходы [118]).

Другіе Комитеты признаютъ желательной выдачу изъ земскихъ средствъ пособій мелкой дорожной единицѣ, частнымъ землевладѣльцамъ и сельскимъ обществамъ на устройство и содержаніе болѣе трудныхъ въ техническомъ отношеніи и болѣе дорогихъ для ремонта участковъ дорогъ, состоящихъ на отвѣтственности этихъ организацій, владѣльцевъ и обществъ. При этомъ большинство Комитетовъ указываетъ, въ общихъ чертахъ, на желательность принятія на земскія средства болѣе сложныхъ и дорогихъ дорожныхъ сооруженій, или на выдачу пособій для ихъ устройства; нѣсколько же Комитетовъ опредѣляетъ болѣе точно тѣ случаи, когда участіе земства въ означенныхъ расходахъ должно обязательно имѣть мѣсто, напримѣръ, при сооруженіи мостовъ свыше 3, 4 или 5 саженъ (Витебская, 509; Гродненская, 474; Ковенская, 136, и др.), гатей длиннѣе 50 саженъ, водоотводныхъ канавъ длиннѣе 100 саженъ и т. д. (Псковская, 101).

Желательность отнесенія на средства мелкой земской единицы, волости или иной мелкой дорожной организаціи расходовъ по устройству и содержанію:

а) важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ, имѣющихъ обще-волостное значеніе [119]).

б) проселочныхъ дорогъ вообще [120]).

в) второстепенныхъ и малопроѣзжихъ проселочныхъ дорогъ [121]).

Затѣмъ, въ видахъ достиженія большей равномѣрности въ распредѣленіи бремени по содержанію проселочныхъ дорогъ и болѣе хозяйственнаго производства расходовъ, значительное число Комитетовъ признавало желательнымъ отнести устройство и содержаніе проселочныхъ дорогъ на средства мелкой земской единицы, всесословной волости или иной мелкой дорожной организаціи, съ привлеченіемъ къ содержанію дорогъ всѣхъ жителей опредѣленной округи, въ зависимости отъ ихъ налогоспособности и степени заинтересованности въ мѣстныхъ дорогахъ. Въ частности, на средства волостей Кунгурскій Комитетъ Пермской губерніи предполагалъ отнести содержаніе болѣе важныхъ проселочныхъ дорогъ, имѣющихъ обще-волостное значеніе, проектируя съ этою цѣлью установленіе въ законодательномъ порядкѣ особаго разряда волостныхъ дорогъ (Пермская, 300, 329); равнымъ образомъ, высказался за желательность сохраненія существующаго порядка содержанія коммунальныхъ дорогъ на средства отдѣльныхъ коммунъ Измаильскій Комитетъ, Бессарабской губерніи (Бессарабская, 189—190). Три другихъ Комитета предлагали, напротивъ, возложить на мелкую дорожную единицу лишь содержаніе второстепенныхъ и малопроѣздныхъ проселочныхъ дорогъ (Вятская, 657; Псковская, 245, Ярославская, 144). Значительное, однако, число Комитетовъ, а именно 33 Комитета, высказались за отнесеніе на средства волостей или мелкихъ единицъ содержанія всѣхъ вообще проселочныхъ дорогъ, при пособіяхъ отъ земствъ или безъ нихъ. О предположенныхъ при этомъ способахъ покрытія дорожныхъ расходовъ и основаніяхъ раскладки натуральной повинности между жителями этихъ мелкихъ дорожныхъ единицъ или округъ будетъ сказано ниже.

Желательность отнесенія устройства и содержанія гужевыхъ дорогъ на отвѣтственность владѣльцевъ и сельскихъ обществъ, по землямъ которыхъ эти дороги пролегаютъ:

а) Мѣстныхъ дорогъ вообще [122].

б) Проселочныхъ дорогъ [123].

в) Второстепенныхъ и малопроѣзжихъ проселочныхъ дорогъ [124].

г) Полевыхъ дорогъ [125].

Наконецъ, рядъ Комитетовъ призналъ вовсе неосуществимымъ принятіе на общественныя средства содержанія всѣхъ дорогъ общаго пользованія и высказался за сохраненіе существующаго порядка содержанія большей части мѣстныхъ дорогъ владѣльцами и сельскими обществами, по землямъ которыхъ эти дороги пролегаютъ. Особенно затруднительнымъ казалось при этомъ Комитетамъ принятіе на отвѣтственность общественныхъ органовъ текущаго ремонта дорогъ, производство котораго всегда обойдется этимъ органамъ дороже, нежели мѣстнымъ владѣльцамъ. «Самое устройство дорогъ,—говорится, напримѣръ, въ докладѣ предсѣдателя Саратовской Уѣздной Земской Управы,—не представляетъ большихъ затрудненій и какихъ-либо исключительныхъ затратъ, потому что при устройствѣ дороги всегда можно имѣть непрерывный надзоръ въ лицѣ техниковъ и контроль въ лицѣ представителей тѣхъ учрежденій, въ вѣдѣніи коихъ находится сооружаемая дорога; но вслѣдъ за устройствомъ пути является необходимость въ ремонтѣ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и необходимость въ совершенно излишнихъ и непроизводительныхъ расходахъ со стороны земства. Вотъ, въ какомъ видѣ представляется вопросъ о мелочномъ ремонтѣ. Получается, напримѣръ, сообщеніе, что дождемъ промыло рытвину на 30-й верстѣ отъ села X и испортилась слань въ настилѣ на мосту Z. Кто-нибудь изъ Управы или состоящій при Управѣ техникъ отправляется для осмотра на мѣстѣ, гонитъ земскихъ лошадей; осмотрѣвъ поврежденіе, ѣдетъ въ ближайшее село или деревню и нанимаетъ рабочихъ для исправленія. Часто все исправленіе стоитъ всего 2 или 3 рубля, а земство израсходовало, если ремонтъ только въ 30 верстахъ, слѣдующую сумму: прогоны на пару лошадей и обратно за 60 верстъ—3 рубля и суточныхъ командированному лицу—1 р. 80 к., итого 4 рубля 80 копеекъ, т. е. необходимая при ремонтѣ поѣздка обходится на 60—100% дороже самаго ремонта, и въ чьемъ бы вѣдѣніи ни были дороги, избѣжать этихъ расходовъ нельзя» (Саратовская, 199, 200; Симбирская, 33). Съ другой стороны, противъ перевода проселочныхъ дорогъ на общественныя средства высказывались многіе изъ членовъ Комитетовъ изъ крестьянъ, особенно въ сѣверныхъ и сѣверо-восточныхъ губерніяхъ, значительную площадь которыхъ занимаютъ казенныя и удѣльныя земли, такъ какъ, по мнѣнію этихъ лицъ, указанный переводъ означалъ бы лишь усиленіе для крестьянъ бремени по отбыванію натуральной дорожной повинности, при посредствѣ которой содержатся до сихъ поръ многіе земскіе тракты въ этихъ губерніяхъ (Вологодская, 218).

Что касается самыхъ разрядовъ дорогъ, содержаніе которыхъ должно быть, по мнѣнію Комитетовъ, отнесено на отвѣтственность

придорожныхъ владѣльцевъ земель, то въ этомъ отношеніи Комитетами выражены разнообразныя пожеланія. Грайворонскій Комитетъ, Курской губерніи, признавалъ желательнымъ возложить на владѣльцевъ земель обязанность приведенія въ проѣзжій видъ даже транспортныхъ дорогъ въ 10-саженной ширинѣ, съ предоставленіемъ за это владѣльцамъ пользованія остающимися дорожными обрѣзами. За отнесеніе ремонта всѣхъ мѣстныхъ грунтовыхъ дорогъ на владѣльцевъ придорожныхъ земель высказался также Брацлавскій Комитетъ Подольской губерніи (Курская, 120; Подольская, 176). Затѣмъ 57 Комитетовъ признали необходимымъ оставить на отвѣтственности владѣльцевъ всѣ вообще проселочныя дороги, 23 Комитета—второстепенныя и малопроѣзжія проселочныя дороги и, наконецъ, 12 Комитетовъ—лишь полевыя дороги. Весьма важнымъ представлялось при этомъ отнесеніе къ повинности жителей населенныхъ пунктовъ починки проходящихъ черезъ эти пункты дорогъ-улицъ, такъ какъ эти уличные участки и вызываютъ наиболѣе расходовъ: по даннымъ, напримѣръ, Трудовъ Полтавскаго Губернскаго Комитета, до 80% дорожныхъ средствъ Полтавской губерніи расходуется на ремонтъ участковъ дорогъ въ предѣлахъ населенныхъ пунктовъ (Полтавская, 32; Тверская, 336). Далѣе, многими Комитетами, преимущественно изъ сѣверо-восточныхъ губерній, указывается на настоятельную необходимость болѣе широкаго ассигнованія средствъ вѣдомствами Государственныхъ Имуществъ и Удѣловъ, для устройства и постояннаго содержанія дорогъ, проходящихъ по землямъ этихъ вѣдомствъ, ибо въ настоящее время, какъ было указано уже выше, нерѣдко встрѣчаются случаи, когда крестьянскимъ обществамъ приходится чинить проселки на казенныхъ земляхъ (Вологодская, 333, 334; Вятская, 16, 165, 530, 657; Олонецкая, 37, 144, 180, 207, и др.). Равнымъ образомъ, нѣсколькими Комитетами выражены пожеланія объ освобожденіи крестьянъ отъ починки дорогъ на церковныхъ и монастырскихъ земляхъ (Витебская, 150; Вятская, 299, 300; Новгородская, 140; Псковская, 223; Ярославская, 218). Затѣмъ, относительно самаго порядка содержанія дорогъ отмѣчается желательность установленія обязательныхъ требованій къ владѣльцамъ земель (Пермская, 270; Таврическая, 106) и опредѣленіе условій, при наличности которыхъ могли бы быть оказываемы владѣльцамъ пособія отъ земствъ или выдаваемы на льготныхъ основаніяхъ ссуды (Екатеринославская, 144; Костромская, 511; Нижегородская, 560; Пензенская, 12; Полтавская, 770—771; Псковская, 326, и др.).

Желательность привлеченія къ расходамъ по устрой-

Выше были уже приведены указанія Комитетовъ на сравнительно незначительное участіе въ дорожныхъ расходахъ владѣль-

цевъ различнаго рода торгово-промышленныхъ предпріятій, а также городскихъ и мѣстечковыхъ обществъ. Между тѣмъ въ хорошемъ состояніи дорогъ болѣе, чѣмъ кто-либо, заинтересовано торгово-промышленное населеніе, а въ особенности, владѣльцы заводовъ и фабрикъ, грузы которыхъ въ теченіе круглаго года проходятъ ежедневно по нѣскольку десятковъ верстъ по мѣстнымъ гужевымъ дорогамъ. Сознаніе особой заинтересованности въ дорогахъ отдѣльныхъ владѣльцевъ привело на Западѣ къ стремленіямъ соразмѣрить, при распредѣленіи между обывателями дорожной повинности, участіе въ издержкахъ съ той пользой, которую дороги приносятъ отдѣльнымъ общинамъ или промышленнымъ предпріятіямъ. Отсюда явилось спеціальное обложеніе крупныхъ промышленныхъ предпріятій во Франціи и Пруссіи и образованіе спеціально-дорожныхъ союзовъ въ Австріи (Виленская, 63; Тамбовская, 157). Исходя изъ того же принципа, значительное число (87) Комитетовъ признавало желательнымъ привлечь къ непосредственному участію въ дорожныхъ расходахъ, на ряду съ землевладѣльцами и сельскими обществами, также города и мѣстечки (Бессарабская, 317; Волынская, 94; Курляндская, 24; Могилевская, 136, и др.), владѣльцевъ фабрикъ и заводовъ (Виленская, 10, 63, 148; Калужская, 201; Кіевская, 324, 344, 468, 908, 995, и др.) и другихъ представителей торгово-промышленнаго класса: лѣсо-и торфо-промышленниковъ (Архангельская, 163; Владимірская, 151; Минская, 155, 234), собственниковъ базарныхъ площадей (Владимірская, 69), скупщиковъ хлѣба и разнаго рода подрядчиковъ (Витебская, 446; Самарская, 606, 619) и различныя торговыя предпріятія, не исключая казенныхъ винныхъ лавокъ и складовъ (Казанская, 73; Кіевская, 344, 382, 1059; Подольская, 514, и др.).

...ству и содержанію мѣстныхъ гужевыхъ дорогъ, кромѣ землевладѣльцевъ и сельскихъ обществъ, также городовъ и мѣстечекъ, владѣльцевъ торговыхъ и промышленныхъ предпріятій и другихъ лицъ, заинтересованныхъ въ хорошемъ состояніи мѣстныхъ дорогъ 126).

Относительно способовъ и размѣра участія названныхъ предпріятій въ дорожномъ дѣлѣ Комитетами и отдѣльными членами таковыхъ выражены разнообразныя мнѣнія. Встрѣчаются указанія о привлеченіи фабрикъ и заводовъ, независимо отъ общаго земскаго обложенія, къ платежу особаго процентнаго сбора съ дохода въ дорожные капиталы (Виленская, 148, 150; Витебская, 55, 202; Калужская, 201) или къ платежу сборовъ по цѣнности имуществъ (Калужская, 149, 150); другіе Комитеты высказываются за обложеніе торгово-промышленныхъ предпріятій соотвѣтственно размѣрамъ ихъ торговаго оборота (Вологодская, 66—67), или по максимальной доступной для заводовъ нормѣ переработки продуктовъ (Кіевская, 1059); нѣкоторые Комитеты предлагаютъ облагать предпріятія по количеству провезенныхъ пудовъ груза и числу пройденныхъ грузомъ верстъ пути, какъ показателямъ дѣйствительнаго пользованія

дорогами, а слѣдовательно—и степени ихъ порчи отдѣльными предпріятіями (Волынская, 89, 103; Кіевская, 344; Подольская, 826). Выражаются также пожеланія о привлеченіи промышленныхъ предпріятій къ натуральной дорожной повинности, съ приравненіемъ извѣстнаго размѣра ихъ оборотовъ къ опредѣленному числу десятинъ земли (Псковская, 348; Тамбовская, 210). Наконецъ, нѣкоторые Комитеты высказываются за предоставленіе самимъ Земскимъ Собраніямъ опредѣленія степени заинтересованности отдѣльныхъ лицъ, обществъ и учрежденій въ дорогахъ, для соотвѣтственнаго распредѣленія дорожнаго бремени между всѣмъ населеніемъ извѣстной округи, тяготѣющей къ опредѣленной дорогѣ (Воронежская, 145, 151; Ковенская, 165, 176; Костромская, 442; Московская, 9, 182, 185, 434; Новгородская, 230; Рязанская, 191, и др.), или хотя бы установленіе въ законѣ права владѣльцевъ промышленныхъ предпріятій производить ремонтъ интересующихъ ихъ проселочныхъ дорогъ, пролегающихъ по чужимъ землямъ (Костромская, 361).

Желательность привлеченія желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ предпріятій къ участію въ расходахъ по устройству и содержанію подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ и рѣчнымъ пристанямъ.

Къ числу владѣльцевъ и учрежденій, наиболѣе заинтересованныхъ въ хорошемъ состояніи гужевыхъ дорогъ, относятся, по мнѣнію многихъ Комитетовъ, также желѣзныя дороги и пароходныя предпріятія, такъ какъ отъ степени исправности подъѣздныхъ путей къ станціямъ и пристанямъ во многомъ зависитъ правильная и равномѣрная доставка къ нимъ грузовъ, равно какъ и привлеченіе послѣднихъ съ возможно болѣе обширнаго района. Между тѣмъ именно ближайшіе къ станціямъ и пристанямъ участки подъѣздныхъ путей болѣе всего разбиваются грузами, скопляющимися къ магистральнымъ сообщеніямъ съ разныхъ сторонъ, и для содержанія своего въ порядкѣ требуютъ поэтому значительныхъ затратъ, далеко превосходящихъ размѣры обыкновенныхъ расходовъ на прочіе гужевые пути. Въ виду приведенныхъ соображеній многими Комитетами выражаются пожеланія о привлеченіи желѣзныхъ дорогъ, а нѣсколькими Комитетами—также и пароходныхъ предпріятій—къ участію въ расходахъ по устройству и содержанію подъѣздныхъ путей.

Желательность привлеченія желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ предпріятій къ непосредственному сооруженію и содержанію подъѣздныхъ путей [127].

Большинство означенныхъ Комитетовъ высказывается при этомъ за непосредственное сооруженіе и содержаніе подъѣздныхъ путей желѣзными дорогами и пароходными предпріятіями за ихъ счетъ (Костромская, 361; Новгородская, 214, Рязанская, 486) или на совмѣстныя средства желѣзныхъ дорогъ, казны и земства (С.-Петербургская, 29; Харьковская, 53; Черниговская, 125, 269); отмѣчается также, что источникомъ средствъ для сооруженія подъѣздныхъ путей могли бы служить суммы сбора въ $^1/_5$ коп. съ пуда,

взимаемаго теперь желѣзными дорогами на устройство складочныхъ помѣщеній (Гродненская, 85, 474). Въ частности, предлагается обязать желѣзныя дороги къ устройству подъѣздовъ въ районѣ 1, 2, 5, 10, 20, 25 и даже 50-верстнаго радіуса отъ станціи (Виленская, 148; Воронежская, 120; Новгородская, 214; Тверская, 17, 78, и др.). Указывается даже на желательность привлеченія желѣзныхъ дорогъ къ сооруженію подъѣздныхъ шоссейныхъ путей къ станціямъ въ числѣ верстъ, равномъ длинѣ самой желѣзной дороги на всемъ ея протяженіи вообще или въ предѣлахъ каждаго уѣзда въ отдѣльности (Московская, 635; Псковская, 245). Другіе Комитеты ограничиваютъ бремя желѣзныхъ дорогъ лишь обязанностью устройства подъѣздныхъ путей до соединенія станціи съ ближайшимъ пунктомъ гужевой дороги или съ пунктомъ встрѣчи нѣсколькихъ, идущихъ въ направленіи къ станціи дорогъ (Орловская, 140; С.-Петербургская, 44; Симбирская, 95; Тульская, 462, и др.). Часть же Комитетовъ признавала необходимымъ обязать желѣзныя дороги лишь содержаніемъ въ исправности подъѣздовъ въ предѣлахъ полосы отчужденія, а также дорогъ, идущихъ по резервамъ желѣзнодорожнаго полотна, и переѣздовъ черезъ это полотно (Екатеринославская, 242; Рязанская, 324; Ярославская, 14); въ одномъ случаѣ была указана желательность отнесенія на средства желѣзныхъ дорогъ отчужденія земли подъ устройство подъѣздныхъ путей (Тамбовская, 325).

Желательность обложенія желѣзныхъ дорогъ сборами въ пользу земствъ на устройство и содержаніе подъѣздныхъ путей [128].

Затѣмъ, участіе желѣзныхъ дорогъ въ расходахъ по устройству и содержанію подъѣздныхъ путей могло бы, по мнѣнію нѣкоторыхъ Комитетовъ, заключаться въ привлеченіи желѣзнодорожныхъ предпріятій къ сборамъ въ пользу земствъ, такъ какъ главная часть земскихъ затратъ на дорожное дѣло производится преимущественно на оборудованіе подъѣздныхъ путей. До сихъ поръ желѣзныя дороги, за исключеніемъ строеній съ жилыми помѣщеніями, не привлекались вовсе къ земскому обложенію, между тѣмъ, какъ ему подлежатъ другія имущества казны и публичныхъ учрежденій, напримѣръ, казенные земли, лѣса и заводы (Полтавская, 648; Самарская, 308). Въ видахъ предоставленія земствамъ средствъ на устройство подъѣздныхъ путей привлеченіе желѣзныхъ дорогъ къ земскимъ сборамъ было бы, поэтому, вполнѣ справедливымъ. При этомъ одни Комитеты высказываются за обложеніе самой площади земли подъ полосой желѣзнодорожнаго отчужденія (Витебская, 493), другіе же за обложеніе желѣзнодорожныхъ сооруженій и желѣзнодорожныхъ имуществъ вообще (Рязанская, 18, 482; Саратовская, 446). Выражаются также пожеланія о привлеченіи желѣзныхъ дорогъ къ земскимъ сборамъ въ качествѣ промышленныхъ предпріятій (Самарская, 308), съ установленіемъ таковыхъ сборовъ

въ извѣстномъ процентномъ отношеніи къ доходу желѣзныхъ дорогъ (Московская, 9, 616; Черниговская, 19, 415), или пропорціонально размѣру грузооборота станцій (Кіевская, 1059; Харьковская, 353).

Желательность перевозки желѣзными дорогами по пониженному тарифу камня, щебня, песку и другихъ строительныхъ матеріаловъ, потребныхъ для сооруженія подъѣздныхъ путей 129).

Наконецъ, участіе желѣзныхъ дорогъ въ устройствѣ подъѣздныхъ путей можетъ, по мнѣнію Комитетовъ, выразиться въ безплатной перевозкѣ камня, щебня, песку и другихъ дорожно-строительныхъ матеріаловъ или въ перевозкѣ этихъ матеріаловъ по пониженному противъ существующаго тарифу, примѣняемому притомъ на болѣе широкихъ основаніяхъ, нежели это дѣлается въ настоящее время *) (Херсонская, 45, 46, 363; Ярославская, 12, 14); равнымъ образомъ, могъ бы быть предоставленъ желѣзными дорогами безплатный проѣздъ всѣмъ состоящимъ на службѣ въ земствахъ лицамъ при поѣздкахъ ихъ по дѣламъ, касающимся завѣдыванія гужевыми дорогами (Ярославская, 13).

Источники земскихъ средствъ на дорожное дѣло.

Такова схема распредѣленія дорожныхъ расходовъ, предположенная мѣстными Комитетами въ видахъ достиженія дѣйствительнаго улучшенія гужевыхъ дорогъ на всемъ ихъ огромномъ протяженіи. Главное бремя расходовъ по этой схемѣ, по мнѣнію большинства Комитетовъ, должно лечь на земскія средства, какъ и бремя расходовъ по удовлетворенію многихъ другихъ нуждъ мѣстнаго населенія. Указаніе мѣръ къ усиленію земскихъ средствъ и изысканіе необходимыхъ для того источниковъ составили, поэтому, одну изъ главныхъ задачъ въ работахъ сельскохозяйственныхъ Комитетовъ. Сужденіямъ Комитетовъ объ источникахъ земскихъ средствъ посвящены особые отдѣлы другихъ Сводовъ Трудовъ мѣстныхъ Комитетовъ («Земельное обложеніе», «Косвенные налоги», «Финансовая политика», «Кредитъ»), въ настоящемъ же Сводѣ приводятся въ дальнѣйшемъ мнѣнія и заключенія Комитетовъ лишь о такихъ источникахъ средствъ, которые имѣютъ ближайшее отношеніе къ дорожному хозяйству или представляютъ собою выраженіе принципа самооплаты въ дорожномъ дѣлѣ.

Желательность расширенія и облегченія пользованія кредитомъ для устройства гужевыхъ дорогъ.

Въ числѣ источниковъ средствъ для сооруженія и капитальнаго улучшенія гужевыхъ дорогъ, вслѣдствіе крупныхъ размѣровъ вызываемыхъ дорожнымъ строительствомъ затратъ, помимо безвозвратныхъ пособій изъ казны, видное мѣсто, по мнѣнію Комитетовъ, должно занять правильное пользованіе кредитомъ. Выше были уже отмѣчены недостаточность и неудовлетворительность нынѣшняго кредитованія земствъ подъ обезпеченіе дорожными капиталами, по правиламъ закона 8 февраля 1899 года. Пересмотръ

*) Соображенія о примѣненіи льготнаго дорожно-строительнаго тарифа изложены также въ Сводѣ «Желѣзныя дороги и тарифы».

Примѣч. составителя.

этихъ правилъ въ цѣляхъ большей льготности и доступности кредитованія изъ казны, а равно открытіе новыхъ формъ кредита для дорожнаго дѣла должны, поэтому, быть поставлены на ближайшую очередь.

При упомянутомъ пересмотрѣ, по мнѣнію 18 Комитетовъ, основной формой дорожнаго кредита должна, однако, попрежнему оставаться выдача ссудъ непосредственно изъ казны, но ссуды эти должны выдаваться на самыхъ льготныхъ условіяхъ, а по мнѣнію нѣсколькихъ Комитетовъ, должны быть даже безпроцентными (Московская, 383; Могилевская, 98; Тульская, 384) и притомъ выдаваться на продолжительные сроки. Далѣе, выражаются пожеланія о выдачѣ ссудъ подъ обезпеченіе не только дорожными капиталами, но также и поступленіями отъ заставныхъ и попудныхъ сборовъ и спеціальнаго дорожнаго налога (Ковенская, 117; Московская, 383; Херсонская, 363; Ярославская, 16, 109, 127); а равно о предоставленіи пользованія дорожными ссудами изъ казны, кромѣ земскихъ учрежденій, также частнымъ владѣльцамъ и сельскимъ обществамъ (Екатеринославская, 144; Московская, 209); встрѣчается еще указаніе на учрежденіе, для выдачи дорожныхъ ссудъ, особаго дорожнаго государственнаго фонда (Тверская, 160).

а) Посредствомъ выдачи на льготныхъ основаніяхъ ссудъ изъ казны [130]).

Далѣе, 5 Комитетовъ обратили вниманіе на сложность самой процедуры полученія ссудъ и, въ соотвѣтствіи съ этимъ, выразили пожеланія объ образованіи за счетъ казны, въ распоряженіе губернскихъ земствъ, особыхъ фондовъ, изъ средствъ которыхъ могли бы уже выдаваться ссуды на дорожное дѣло уѣзднымъ земствамъ; вмѣстѣ съ тѣмъ упомянутые Комитеты признали также желательнымъ предоставленіе земствамъ права кредитоваться для дорожныхъ надобностей въ частныхъ рукахъ и въ ипотечныхъ банкахъ (Орловская, 46, 47, 586; Херсонская, 299). Наконецъ, 5 Комитетами было указано на желательность выпуска облигаціонныхъ займовъ для дорожныхъ надобностей, главнымъ образомъ для устройства шоссе, и 3 Комитетами — на включеніе капитальнаго переустройства сельскихъ дорогъ въ число тѣхъ работъ, на производство которыхъ распространяются операціи мелиоративнаго кредита (Вятская, 18; Калужская, 43; Кіевская, 1134; Псковская, 341, и др.).

б) Посредствомъ образованія за счетъ казны въ распоряженіе губернскихъ земствъ особыхъ фондовъ, для выдачи ссудъ на дорожныя работы и облегченія кредитованія въ частныхъ банкахъ [131]).

в) Посредствомъ выпуска государственныхъ и гарантированныхъ Правительствомъ мѣстныхъ облигаціонныхъ займовъ [132]).

г) Посредствомъ распространенія операцій мелиоративнаго кредита на переустройство сельскихъ дорогъ [133]).

Затѣмъ, въ цѣляхъ увеличенія собственно земскихъ затратъ на дорожное дѣло, въ виду крайней стѣснительности установленной закономъ 12 іюня 1900 года 3% нормы повышенія земскихъ смѣтъ, о чемъ уже было изложено выше, — нѣсколькими Комитетами выражено пожеланіе объ изъятіи изъ указанной нормы, въ числѣ другихъ, также и дорожныхъ расходовъ (Калужская, 286; Полтавская, 568; Смоленская, I, 84) или хотя бы того прироста земскихъ смѣтъ, который происходитъ вслѣдствіе установленія спеціальныхъ сборовъ для погашенія дорожныхъ займовъ или для за-

Желательность изъятія расходовъ на дорожное дѣло отъ установленной закономъ 12 іюня 1900 г. предѣльной нормы повышенія земскихъ смѣтъ [134]).

мѣны натуральной дорожной повинности (Московская, 383; Черниговская, 429).

Желательность предоставленія болѣе свободнаго распоряженія земскими дорожными капиталами и расходованія ихъ какъ на устройство и капитальное улучшеніе, такъ и на содержаніе мѣстныхъ дорогъ [135].

Стѣснительными, по мнѣнію Комитетовъ, являются и дѣйствующія правила расходованія дорожныхъ капиталовъ. Согласно закону 1 іюня 1895 года и изданнымъ въ развитіе его правиламъ и распоряженіямъ, суммы дорожныхъ капиталовъ расходуются на улучшеніе существующихъ путей сообщенія и сооруженіе и содержаніе шоссейныхъ и грунтовыхъ дорогъ, имѣющихъ значеніе для мѣстныхъ сельскохозяйственныхъ промышленныхъ и коммерческихъ интересовъ (прилож. къ ст. 33 прим. 2 Уст. о земск. повин.), при чемъ было разъяснено, что подъ содержаніемъ дорогъ не слѣдуетъ понимать обыкновеннаго ихъ ремонта; равнымъ образомъ постановлено, чтобы расходы изъ дорожныхъ капиталовъ производились не иначе, какъ на основаніи ежегодныхъ смѣтъ, а въ случаѣ выполненія работъ уѣздными земствами—не иначе, какъ подъ условіемъ предварительнаго составленія необходимыхъ плановъ и техническихъ исчисленій по улучшенію дорожной части (Инстр. земск. учрежд. 6 ноября 1895 года объ образованіи, храненіи и расходованіи дорожныхъ капиталовъ); по правиламъ же о дорожныхъ капиталахъ, изданныхъ для девяти западныхъ губерній, предположенныя къ производству за счетъ этихъ капиталовъ работы должны быть опредѣлены въ каждой губерніи на три года впередъ особыми операціонными планами дорожнаго хозяйства, при чемъ планы эти подлежатъ утвержденію Министровъ Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ (Прилож. къ ст. 124 прим. 2 Уст. о земск. пов.). Такая сложная регламентація не можетъ, по мнѣнію Комитетовъ, не тормозить развитія дорожнаго дѣла. Поэтому слѣдуетъ предоставить органамъ дорожнаго управленія болѣе свободное распоряженіе земскими дорожными капиталами, съ правомъ расходованія ихъ на разнообразныя потребности дорожнаго хозяйства, въ зависимости отъ мѣстныхъ интересовъ, и притомъ безъ обязательнаго составленія техническихъ смѣтъ и представленія таковыхъ на утвержденіе губернскихъ техническихъ бюро (Лифляндская, 204, 228; Новгородская, 422; Рязанская, 339; Черниговская, 440, и др.).

Желательность образованія особыхъ уѣздныхъ дорожныхъ капиталовъ посредствомъ выдѣленія части суммъ губернскаго дорожнаго капитала и за счетъ другихъ источниковъ [136].

Съ тою же цѣлью предоставленія уѣзднымъ органамъ большей свободы дѣйствій въ области дорожнаго дѣла, въ особенности въ случаѣ отмѣны натуральной дорожной повинности и перевода содержанія всѣхъ или хотя главнѣйшихъ дорогъ въ уѣздѣ на денежныя средства, многіе Комитеты предлагаютъ образовать особые уѣздные дорожные капиталы. На составленіе этихъ капиталовъ могутъ быть выдѣлены части суммъ губернскихъ дорожныхъ капиталовъ, взимаемыя по уѣзднымъ смѣтамъ (Виленская, 84; Калужская, 42, 207; Минская, 234, и др.), или поступленія отъ особыхъ до-

рожныхъ сборовъ съ фабрикъ и заводовъ (Виленская, 148, 150), а также—сборовъ, установленныхъ взамѣнъ натуральной дорожной повинности (Кіевская, 1126; Подольская, 788, 793; Черниговская, 269, и др.), или, наконецъ, оба эти источника вмѣстѣ, усиленные еще пособіями изъ казны (Кіевская, 364, 388, 859, 1059; Пермская, 174; Тульская, 11, и др.).

Кромѣ обсужденія вопросовъ о болѣе свободномъ пользованіи существующими земскими дорожными средствами и иномъ распредѣленіи таковыхъ въ отношеніи завѣдыванія, рядъ Комитетовъ указалъ также на нѣкоторые спеціальные источники средствъ для покрытія затратъ на дорожное дѣло. О сборахъ съ владѣльцевъ промышленныхъ предпріятій было упомянуто уже выше, при разсмотрѣніи вопроса о привлеченіи къ участію въ дорожныхъ расходахъ наиболѣе заинтересованныхъ въ дорогахъ мѣстныхъ владѣльцевъ; о сборахъ взамѣнъ натуральной повинности будетъ сказано ниже. Затѣмъ остаются еще такъ называемые попудные сборы и сборы заставные.

Желательность установленія попудныхъ сборовъ съ грузовъ, отправляемыхъ и получаемыхъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ пристаняхъ, для устройства и содержанія подъѣздныхъ путей [137].

Взиманіе попудныхъ сборовъ, т. е. сборовъ съ привозимыхъ и отвозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ товаровъ, разрѣшаемо было до сихъ поръ городскимъ управленіямъ для замощенія ведущихъ къ вокзаламъ городскихъ улицъ и подъѣздовъ *). По примѣру городовъ, нѣсколькими Комитетами предлагается установленіе попудныхъ сборовъ и въ пользу земствъ и притомъ не только съ желѣзнодорожныхъ грузовъ, но и съ грузовъ провозимыхъ по воднымъ путямъ, со взиманіемъ сборовъ на пароходныхъ пристаняхъ (Владимірская, 69; Симбирская, 464). Указываются и размѣры этихъ сборовъ въ $^1/_{20}$, $^1/_{15}$, $^1/_{10}$, $^1/_5$, $^1/_4$, $^1/_2$ и даже въ 1 коп. съ пуда грузовъ и въ 3—5 коп. съ каждой головы мелкаго и крупнаго скота (Калужская, 223; Симбирская, 464; Херсонская, 363; Ярославская, 13); при этомъ выражаются пожеланія о выдачѣ изъ казны ссудъ подъ обезпеченіе попудными сборами, для скорѣйшаго устройства подъѣздныхъ путей (Херсонская, 363, Ярославская, 16, 112). Отмѣчается также желательность обращенія на сооруженіе подъѣздныхъ путей поступленій отъ сборовъ въ $^1/_5$ коп. съ пуда, взимаемыхъ нынѣ на устройство складочныхъ помѣщеній (Гродненская, 85, 474).

Оправданіе къ установленію попудныхъ сборовъ заключается въ томъ, что съ устройствомъ покрытыхъ каменной одеждой подъ-

---

*) Высочайше утвержденнымъ 8 мая 1895 года мнѣніемъ Государственнаго Совѣта взиманіе попуднаго сбора въ $^1/_{10}$ коп. разрѣшено на станціи Воейково, Сызрано-Вяземской желѣзной дороги, для возмѣщенія казнѣ расхода по устройству шоссе отъ названной станціи до с. Каменки Пензенской губерніи.

Примѣчаніе составителя.

ѣздныхъ путей и при исправномъ ихъ содержаніи, мѣстное населеніе и, въ особенности, торгово-промышленныя предпріятія получаютъ большія выгоды, какъ отъ уменьшенія расходовъ по перевозкѣ грузовъ, такъ и отъ возможности при болѣе благопріятныхъ условіяхъ расширить торговые обороты. Вслѣдствіе этого за установленіе попудныхъ сборовъ высказываются сами торговцы и промышленники, какъ объ этомъ свидѣтельствуетъ въ своемъ докладѣ Ярославская Губернская Земская Управа (Ярославская, 14). Приводимыя въ Трудахъ Комитетовъ возраженія противъ попудныхъ сборовъ сводятся къ тому, что уплачивать эти сборы въ конечномъ счетѣ придется тому же сельскому хозяину, на котораго они и лягутъ всецѣло новою тяжестью (Курская, 434, 850).

Вопросъ объ установленіи шоссейныхъ или заставныхъ сборовъ за проѣздъ по мѣстнымъ дорогамъ 138).

Болѣе отрицательное отношеніе обнаружилось въ сужденіяхъ нѣкоторыхъ членовъ Комитетовъ къ заставнымъ или шоссейнымъ сборамъ. По высказаннымъ мнѣніямъ, сборы эти не достигаютъ ни равномѣрности, ни цѣли, несмотря на свою высоту, доходящую, напримѣръ, въ Московской губерніи до 1 коп. съ версты и лошади вслѣдствіе того, что всѣ короткіе переѣзды считаются за десять верстъ, при чемъ каждая застава получаетъ за два переѣзда—предшествующій и послѣдующій, хотя бы дѣйствительный проѣздъ по шоссе составлялъ только одну-двѣ версты; въ то же время всѣ переѣзды по шоссе въ промежуткахъ между заставами не оплачиваются вовсе. Весьма стѣснительны также задержки и остановки проѣзжающихъ, причиняемыя взысканіемъ сборовъ; крестьянъ же, не обладающихъ иногда совершенно наличными деньгами, устройство заставъ приводитъ порою въ прямо безвыходное положеніе. Трудно избѣжать и многочисленныхъ обходовъ и злоупотребленій съ шоссейными сборами; самое же главное—сборы эти оказываются весьма непродуктивными, такъ какъ издержки ихъ взиманія поглощаютъ значительную часть поступленій: по свѣдѣніямъ, приводимымъ, напримѣръ, въ Трудахъ Комитетовъ Ярославской губерніи—до 25—30%, а въ большинствѣ случаевъ даже до 70—80%, если не даютъ убытка (Московская, 483—484, 677—678; Ярославская, 127).

Желательность замѣны заставныхъ сборовъ особымъ обложеніемъ лошадей.

Въ виду указанныхъ недостатковъ заставныхъ сборовъ, были сдѣланы предложенія о замѣнѣ ихъ особымъ обложеніемъ лошадей, при чемъ ставки обложенія (отъ 50 коп. до 3—5 руб. въ годъ) должны устанавливаться въ соотвѣтствіи съ назначеніемъ лошадей: въ низшемъ размѣрѣ для крестьянскихъ и рабочихъ лошадей въ сельскомъ хозяйствѣ, въ среднемъ—для усадебныхъ и выѣздныхъ лошадей и легкихъ запряжекъ и въ высшемъ размѣрѣ—для промысловыхъ и заводскихъ лошадей, идущихъ съ тяжелою кладью. «Скажутъ,—добавляетъ одинъ изъ докладчиковъ, сдѣлавшихъ при-

веденное предложеніе,—что будетъ затруднительно услѣдить за правильностью поступленія этого сбора; на это можно возразить, что даже въ городахъ, гдѣ гораздо больше подвижности въ обладаніи лошадьми, и тамъ не представляется особой трудности во взиманіи налога на лошадей. Въ деревнѣ же помѣщикъ и фабрикантъ всегда на мѣстѣ и почти не измѣняютъ своихъ запряжекъ, а крестьянинъ, который имѣетъ лошадь, держится за нее до послѣдней крайности, такъ что всякій староста безошибочно отвѣтитъ на вопросъ, сколько въ деревнѣ лошадей. Наконецъ, прекрасный матеріалъ для опредѣленія обложенія могутъ дать военно-конскія переписи» (Московская, 484, 678, 679). Предложенія эти не были приняты разсматривавшими ихъ Комитетами, по заявленію Серпуховскаго Комитета,—въ виду слишкомъ спеціальнаго характера затронутаго вопроса. Установленіе же въ пользу земскихъ средствъ сборовъ за проѣздъ по шоссейнымъ дорогамъ и пользованіе болѣе цѣнными дорожными сооруженіями было признано желательнымъ 12 Комитетами.

Желательность предоставленія частной иниціативѣ устройства и содержанія дорогъ и дорожныхъ сооруженій, съ правомъ взиманія заставныхъ сборовъ [139]).

Наконецъ, 17 Комитетовъ выразили пожеланія о привлеченіи къ устройству и содержанію улучшенныхъ дорогъ и дорожныхъ сооруженій частной инициативы и предпріимчивости, съ предоставленіемъ устраивающимъ дороги лицамъ взиманія тѣхъ же заставныхъ и мостовыхъ сборовъ. При этомъ, однако, 4 Комитета отнеслись отрицательно къ устройству частными лицами платныхъ паромовъ и переправъ (Витебская, 106, 150; Волынская, 186; Лифляндская, 180).

Непосильность для для населенія перевода натуральной дорожной повинности въ денежную [140]).

Таковы сужденія и пожеланія Комитетовъ относительно распредѣленія бремени расходовъ по устройству и содержанію гужевыхъ дорогъ и источниковъ денежныхъ средствъ на дорожное дѣло. Какъ бы ни были велики эти средства, ихъ не можетъ хватить, по мнѣнію весьма значительнаго числа Комитетовъ, для содержанія въ исправномъ состояніи всего громаднаго протяженія мѣстныхъ дорогъ, въ особенности дорогъ проселочныхъ; полное же переложеніе нынѣшней натуральной повинности въ денежную повлечетъ за собою совершенно непосильное отягощеніе земской смѣты. Такъ, напримѣръ, цифра необходимыхъ денежныхъ расходовъ на содержаніе лишь земскихъ дорогъ въ Виленской губерніи исчислена въ 500.000 рублей; переводъ же на денежныя средства содержанія всѣхъ проселочныхъ дорогъ потребовалъ бы въ одномъ Мещовскомъ уѣздѣ Калужской губерніи ежегодной добавочной затраты въ 175.000 рублей, между тѣмъ какъ населеніемъ уѣзда всѣхъ казенныхъ, сословныхъ и земскихъ сборовъ уплачивается

около 350.000 рублей, такъ что новый дорожный налогъ составилъ бы увеличеніе обложенія на 50%; въ Полтавской губерніи для той же цѣли потребовалось бы увеличеніе земскаго сбора на 5 коп. съ десятины (Витебская, 53; Калужская, 252—253; Полтавская, 32—33). Обременительность этихъ высокихъ платежей для массы сельскаго населенія, съ одной стороны, и наличность у того же населенія въ извѣстныя времена года большаго или меньшаго досуга побуждаютъ, по мнѣнію многихъ Комитетовъ, къ сохраненію натуральной дорожной повинности. Сами крестьяне рѣшительно предпочитаютъ натуральную повинность денежной и отбываютъ работы натурою, несмотря на то, что нерѣдко приходится выходить для этого на очень большія разстоянія (Витебская, 55; Вятская, 726; Минская, 184; Оренбургская, 31, и др.).

Желательность сохраненія натуральной дорожной повинности, при болѣе равномѣрномъ распредѣленіи и упорядоченіи ея отбыванія 141).

По изложеннымъ соображеніяхъ 101 Комитетъ высказался за сохраненіе натуральной дорожной повинности, признавъ въ то же время необходимымъ коренную реформу ея, въ цѣляхъ большей равномѣрности распредѣленія повинности и упорядоченія ея отбыванія. Въ сихъ видахъ значительное число Комитетовъ признавало прежде всего желательнымъ уравненіе въ отношеніи повинности разныхъ классовъ населенія, съ привлеченіемъ къ ея отбыванію, на одинаковыхъ основаніяхъ, лицъ всѣхъ сословій и съ предоставленіемъ каждому призываемому права замѣнять ее денежными взносами по опредѣленію земства (Кіевская, 468; Курляндская, 11—12; Лифляндская, 202, 228; Московская, 182, 185; Орловская, 587; С.-Петербургская, 11, 66; Тамбовская, 192; Ярославская, 16, и др.). Сравнительно меньшее число Комитетовъ находило предпочтительнымъ привлекать къ отбыванію натуральной повинности лишь однихъ крестьянъ, съ установленіемъ, однако, соотвѣтствующихъ денежныхъ сборовъ съ прочихъ владѣльцевъ (Бессарабская, 12; Гродненская, 336, 379; Екатеринославская, 93; Московская, 148, 156; Тульская, 138).

Затѣмъ, многіе Комитеты указали на необходимость нормированія самыхъ размѣровъ повинности, при чемъ предлагалось установить закономъ опредѣленное число дней работы, отъ 1 до 2—3 и даже 6 дней въ году, по образцу французскаго законодательства (Бессарабская, 189—190; Виленская, 148; Кіевская, 352; Ковенская, 176—177; Тамбовская, 158). Точно также признавалось желательнымъ установленіе предѣльныхъ разстояній для вызова населенія на работы, съ ограниченіемъ разстояній опредѣленнымъ числомъ—5, 10—верстъ или предѣлами волости (Виленская, 97; Витебская, 367; Калужская, 223; Курляндская, 42). Указывался также Комитетами характеръ дорожныхъ работъ, къ выполненію которыхъ могло бы быть призываемо населеніе, при чемъ, по мнѣ-

нію однихъ Комитетовъ, работы эти могутъ состоять лишь въ доставкѣ и подготовкѣ строительныхъ матеріаловъ (Бессарабская, 183), по мнѣнію другихъ—въ содержаніи одного полотна дорогъ (Вятская, 165—166), или также и небольшихъ дорожныхъ сооруженій, съ обязательнымъ, однако, принятіемъ на обще-земскія средства мостовыхъ и другихъ дорожныхъ сооруженій, требующихъ значительныхъ затратъ трудомъ и матеріалами (Виленская, 31, 97; Витебская, 237; Владимірская, 100; Калужская, 306, и др.). Различныя пожеланія выражены Комитетами относительно категорій дорогъ, къ исправленію которыхъ могла бы примѣняться натуральная повинность: большинство Комитетовъ признавало возможнымъ допустить пользованіе этою повинностью лишь для содержанія проселочныхъ дорогъ (Вятская, 16; Калужская, 95, 201; Курская, 560) и притомъ лишь при благопріятныхъ условіяхъ мѣстности (Виленская, 190; Владимірская, 69); меньшинство же высказывалось за исправленіе этою повинностью всѣхъ мѣстныхъ дорогъ, въ томъ числѣ большихъ земскихъ трактовъ (Гродненская, 85; Екатеринославская, 93).

Распредѣленіе повинности, по мнѣнію однихъ Комитетовъ, слѣдуетъ производить по цѣнности и доходности имуществъ, примѣнительно къ денежной земской раскладкѣ, или по талерамъ и гакамъ, какъ это принято въ Прибалтійскихъ губерніяхъ (Псковская, 244—245; Курляндская, 72; Лифляндская, 171; С.-Петербургская, 86, 87; Эстляндская, 141); по мнѣнію другихъ Комитетовъ, для распредѣленія натуральной повинности долженъ быть изысканъ спеціальный масштабъ, при чемъ предлагается, напримѣръ, принять за единицу обложенія извѣстное количество десятинъ земли и къ нему приравнять соотвѣтствующую рабочую и упряжную конную силу населенія, расчленивъ на эти дорожныя единицы и промышленныя предпріятія, по величинѣ ихъ оборотовъ (Тамбовская, 210), или производить раскладку по образцу Финляндіи, т. е. съ приравненіемъ промышленныхъ предпріятій къ земельной собственности въ извѣстномъ отношеніи къ доходу (Калужская, 95). Встрѣчаются также указанія на привлеченіе къ отбыванію повинности отдѣльныхъ владѣльцевъ и обществъ, въ соотвѣтствіи со степенью ихъ заинтересованности въ мѣстныхъ дорогахъ, по опредѣленію уѣзднаго земства или мелкой дорожной единицы (Московская, 9, 182, 185; Новгородская, 225; Пермская, 262, 376; Псковская, 35). Далѣе, значительное число Комитетовъ высказывается за распредѣленіе дорожныхъ участковъ, по образцу Прибалтійскихъ губерній, не только между частными владѣльцами и сельскими обществами, но и отдѣльными крестьянскими дворами, съ принятіемъ при этомъ въ расчетъ какъ протяженія участковъ, такъ и

степени трудности работъ въ зависимости отъ свойствъ грунта и положенія участка (Виленская, 125; Витебская, 508; Московская, 148, 156, 565; С.-Петербургская, 66, и др.) и съ оказаніемъ денежныхъ пособій болѣе обремененнымъ дворохозяевамъ, въ случаѣ невозможности вполнѣ равномѣрнаго распредѣленія участковъ (Владимірская, 69; Курляндская, 55, 59, 62, 67, 68; Рязанская, 18, 58). Наконецъ, нѣсколько Комитетовъ находило возможнымъ сохранить въ главныхъ основаніяхъ существующій порядокъ отбыванія населеніемъ натуральной повинности, отнеся лишь содержаніе болѣе проѣзжихъ дорогъ на денежныя средства и болѣе правильно распредѣливъ дорожные участки какъ между селеніями, для ихъ содержанія, такъ и между частными владѣніями, для доставки лѣса и другихъ строительныхъ матеріаловъ (Витебская, 508; Ковенская, 8, 37, 115, 156; Курляндская, 45; Курская, 542 — 543; Лифляндская, 197; Могилевская, 144; Подольская, 889).

Желательность сохраненія натуральной дорожной повинности, съ установленіемъ за отбываніе ея вознагражденія 142).

Признавая также желательнымъ сохраненіе натуральной повинности, часть Комитетовъ высказалась вмѣстѣ съ тѣмъ за выдачу отбывающему повинность населенію особаго вознагражденія, т. е. за установленіе платной повинности. При этомъ предлагалось всю сумму годовыхъ дорожныхъ расходовъ разложить на все количество земли въ уѣздѣ и причитающуюся сумму платежей съ казенныхъ и частновладѣльческихъ земель обратить на вознагражденіе крестьянъ за отбываніе повинности въ натурѣ или въ уплату за нихъ казенныхъ и земскихъ налоговъ (Архангельская, 189; Витебская, 352, 493; Смоленская, II, 261).

Желательность предоставленія рѣшенія по вопросу о сохраненіи натуральной дорожной повинности или о замѣнѣ ея денежною усмотрѣнію земскихъ собраній или мелкой дорожной единицы 143).

Затѣмъ нѣсколько Комитетовъ высказалось за предоставленіе рѣшенія вопроса о сохраненіи натуральной дорожной повинности или о замѣнѣ ея денежною усмотрѣнію Земскихъ Собраній или мелкихъ дорожныхъ единицъ, такъ какъ единообразное разрѣшеніе этого вопроса въ законѣ не можетъ быть признано правильнымъ, въ виду крайняго различія естественныхъ, экономическихъ и даже бытовыхъ условій нашей страны (Курская, 3; Минская, 4; Московская, 278, 299, 328, 434; Псковская, 295; Смоленская, I, 121; Тульская, 369; Ярославская, 164).

Желательность замѣны натуральной дорожной повинности денежною 144).

Наконецъ, значительное число Комитетовъ признало необходимымъ вовсе отказаться отъ натуральной дорожной повинности, какъ архаическаго пережитка иного времени и строя жизни. Въ пользу полнаго переложенія натуральной повинности въ денежную говоритъ, по мнѣнію Комитетовъ, уже одна ея неравномѣрность, неустранимая по самому существу дѣла. Не менѣе важны также техническія соображенія, такъ какъ исправленіе дорогъ неподготовленнымъ населеніемъ не можетъ привести къ удовлетворительнымъ результатамъ, установленіе же за работами техническаго над-

зора не осуществимо, вслѣдствіе одновременнаго производства работъ на огромномъ протяженіи дорогъ массою деревенскаго люда въ опредѣленные періоды года. Затѣмъ, лишь при содержаніи дорогъ на денежные сборы возможны планомѣрное постепенное сооруженіе шоссейныхъ дорогъ и приведеніе въ порядокъ дорогъ грунтовыхъ, такъ какъ капитальныя работы требуютъ, очевидно, и подготовленныхъ рабочихъ, и затраты сразу большихъ денежныхъ суммъ на небольшомъ протяженіи дорогъ или даже отдѣльныхъ участковъ дорогъ. Наконецъ, не вполнѣ правильны и преувеличены опасенія о чрезмѣрномъ обремененіи населенія платежами при переложеніи повинности въ денежную: по даннымъ, выяснившимся, напримѣръ, въ Подольской губерніи, упомянутая замѣна повинности сборами повлекла бы за собой увеличеніе обложенія отдѣльныхъ крестьянъ-домохозяевъ всего на 6—8—10 копеекъ въ годъ, на что крестьяне охотно готовы согласиться. Притомъ же собранныя съ населенія суммы, до извѣстной степени, вернутся ему обратно въ видѣ заработной платы, главное же—само населеніе освободится отъ безцѣльнаго и непріятнаго труда, а часть новаго налогового бремени распредѣлится на всѣ предметы земскаго обложенія, въ томъ числѣ и на торгово-промышленныя предпріятія, въ настоящее время вовсе не привлекаемыя къ натуральной повинности (Витебская, 98 — 99; Вологодская, 217; Калужская, 159 — 160; Подольская, 570, 682, 793, 867, 888, 892, и др.).

Желательность замѣны натуральной дорожной повинности денежною, съ установленіемъ спеціальнаго дорожнаго сбора 145).

По приведеннымъ соображеніямъ 122 Комитета высказались за переложеніе натуральной повинности въ денежную, при чемъ 65 Комитетовъ указали на желательность для замѣны ея установленія спеціальнаго дорожнаго сбора какъ съ земельныхъ владѣній, такъ и съ торгово-промышленныхъ предпріятій, о чемъ уже было сказано выше.

Желательность привлеченія къ дорожнымъ работамъ воинскихъ командъ и лицъ, освобожденныхъ отъ воинской повинности, а также различныхъ категорій нарушителей общественнаго порядка 146).

Въ заключеніе настоящей главы остается еще упомянуть о выраженныхъ въ Трудахъ нѣкоторыхъ Комитетовъ пожеланіяхъ, чтобы къ работамъ по устройству и улучшенію дорогъ были принудительно привлекаемы, съ одной стороны,—воинскія команды и лица, освобождаемыя отъ воинской повинности, кромѣ увольняемыхъ по физическимъ недостаткамъ (Кіевская, 926; Орловская, 669, 677; Псковская, 255; Рязанская, 494), а съ другой—различныя категоріи лицъ, нарушающихъ въ какомъ-либо отношеніи общественный порядокъ: недоимщики по земскимъ сборамъ изъ крестьянъ, съ зачетомъ работъ въ слѣдуемые съ нихъ платежи (Вятская, 726), лица, просящія милостыню, съ выдачей имъ соотвѣтственнаго вознагражденія (Тверская, 446), нарушители лѣсного устава, съ зачетомъ двухъ дней ареста за одинъ день работы (Нижегородская, 242), и вообще кратко-и средне-срочные арестанты,

обезпеченіе которыхъ правильными работами представляетъ большую общественную важность (Витебская, 521; Волынская, 113—114; Подольская, 623, и др.).

Желательность производства дорожныхъ работъ для доставленія заработка населенію при неурожаѣ и другихъ общественныхъ бѣдствіяхъ 147).

Наконецъ, нѣсколько Комитетовъ признавали устройство и улучшеніе дорогъ однимъ изъ доступныхъ и желательныхъ видовъ общественныхъ работъ, предпринимаемыхъ для доставленія заработка населенію при неурожаѣ и другихъ общественныхъ бѣдствіяхъ.

Заключенія Комитетовъ.

На основаніи изложенныхъ сужденій, Комитеты пришли къ нижеслѣдующимъ заключеніямъ.

А.

1. Съ образованіемъ дорожныхъ капиталовъ, существующихъ земскихъ средствъ достаточно для поддержанія въ удовлетворительномъ состояніи земскихъ грунтовыхъ дорогъ.

Владимірская губ.: 1) Гороховецкій (83).
Костромская губ.: 2) Галичскій (350).
Олонецкая губ.: 3) Петрозаводскій (258) — **для проведенія новыхъ дорогъ.**
Рязанская губ.: 4) Данковскій (182, 184). 5) Михайловскій (224).
С.-Петербургская губ.: 6) Петергофскій (61).
Тверская губ.: 7) Вышневолоцкій (236).

2. Въ виду второстепеннаго значенія гужевыхъ дорогъ для сельскаго населенія, желательно предоставить земствамъ право расходовать дорожные капиталы и на другія мѣстныя потребности.

Воронежская губ.: 1) Губернскій (3) и 2) Богучарскій (66) — **на работы по борьбѣ съ оврагами.**
Тульская губ.: 3) Епифанскій (222, 254) — **на устройство больницъ, школъ и т. п.**
Херсонская губ.: 4) Одесскій (275) — **на народное образованіе.**

Б.

I. Въ виду недостаточности имѣющихся въ распоряженіи земскихъ учрежденій средствъ на дорожное дѣло, желательно:

1. Установить выдачу изъ казны пособій на нужды дорожнаго строительства.

Бессарабская губ.: 1) Бендерскій (160, 175) — **мелкой земской единицѣ на содержаніе проселочныхъ дорогъ.**

Владимірская губ.: 2) Владимірскій У. (69) — **земству на содержаніе большихъ трактовъ и шоссейныхъ дорогъ.** 3) Ковровскій (100) — **земству на содержаніе мостовыхъ и другихъ крупныхъ сооруженій на проселочныхъ дорогахъ.**

Вологодская губ.: 4) Вельскій (66—67) — **земству на устройство важнѣйшихъ дорогъ общаго пользованія, съ привлеченіемъ къ содержанію ихъ всѣхъ заинтересованныхъ владѣльцевъ и лицъ.** 5) Кадниковскій (183) — **въ суммѣ, равной затратамъ мѣстнаго населенія на проселочныя дороги.**

Волынская губ.: 6) Заславскій (103—104) — **въ размѣрѣ $^1/_3$ расходовъ по устройству и содержанію мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія.**

Воронежская губ.: 7) Валуйскій (86) — **на оборудованіе главнѣйшихъ подъѣздныхъ путей.** 8) Задонскій (105) — **или открыть земству новые источники обложенія.** 9) Острогожскій (145, 151) — **на усиленіе дорожныхъ капиталовъ.**

Екатеринославская губ.: 10) Павлоградскій (242) — **земству на содержаніе проселочныхъ дорогъ.**

Казанская губ.: 11) Лаишевскій (51) — **на содержаніе улучшенныхъ дорогъ за счетъ дорожнаго капитала.**

Калужская губ.: 12) Губернскій (1, 9) — **въ распоряженіе губернскаго земства на увеличеніе средствъ дорожнаго капитала, въ размѣрѣ 550.000 рублей ежегодно.** 13) Жиздринскій (42) — **на образованіе уѣздныхъ дорожныхъ капиталовъ для устройства и содержанія проселочныхъ дорогъ.** 14) Калужскій У. (73). 15) Мосальскій (280). 16) Перемышльскій (285)—**на покупку камня и постройку шоссе, съ возложеніемъ на владѣльцевъ земель повинности по доставкѣ камня и песка.** 17) Тарусскій (306) — **въ опредѣленномъ отношеніи къ земскимъ назначеніямъ на дорожное дѣло.**

Кіевская губ.: 18) Губернскій (16) — **на оборудованіе дорогъ государственнаго значенія.** 19) Кіевскій У. (635, 779). 20) Чигиринскій (1126).

Костромская губ.: 21) Макарьевскій (476) — **на устройство почтовыхъ и торговыхъ трактовъ.** 22) Нерехтскій (483) — **на усиленіе дорожнаго капитала для устройства мостовъ на большихъ рѣкахъ по проселочнымъ дорогамъ.**

Курская губ.: 23) Губернскій (3). 24) Новооскольскій (434, 368) — **на шоссированіе и усовершенствованіе подъѣздныхъ путей.** 25) Путивльскій (542) — **на устройство крупныхъ дорожныхъ сооруженій: большихъ мостовъ, дамбъ и проч., съ отнесеніемъ самыхъ работъ на натуральную повинность крестьянскихъ обществъ.** 26) Старооскольскій (569, 571) — **земству на содержаніе важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ.** 27) Фатежскій (784).

Могилевская губ.: 28) Могилевскій У. (98) — **на шоссированіе подъѣздныхъ путей.**

Московская губ.: 29) Губернскій (9) — **на приведеніе въ порядокъ дорогъ общаго пользованія, съ улучшеніемъ преимущественно отдѣльныхъ непроѣздныхъ мѣстъ.** 30) Дмитровскій (209, 226). 31) Можайскій (422) — **на содержаніе проселочныхъ дорогъ въ размѣрѣ одинаковомъ съ особымъ сборомъ, взимаемымъ со всѣхъ владѣльцевъ земли.** 32) Серпуховскій (616, 635) — **на проведеніе мѣстныхъ шоссейныхъ дорогъ, изъ суммъ, ассигнуемыхъ на постройку желѣзныхъ дорогъ второстепеннаго значенія.**

Нижегородская губ.: 33) Губернскій (24) — **на содержаніе земскихъ дорогъ.** 34) Васильскій (237, 242). 35) Горбатовскій (284) — **въ распоряженіе сельскихъ обществъ на упорядоченіе проселочныхъ дорогъ.** 36) Макарьевскій (405) — **крестьянскимъ обществамъ на содержаніе проселочныхъ дорогъ общаго пользованія.** 37) Сергачскій (560) — **на устройство главнѣйшихъ дорогъ.**

Новгородская губ.: 38) Кирилловскій (217).

Олонецкая губ.: 39) Лодейнопольскій (207) — **на исправленіе земскихъ дорогъ, пролегающихъ по казеннымъ дачамъ.** 40) Петрозаводскій (258) — **посредствомъ отпуска лѣсныхъ матеріаловъ при устройствѣ новыхъ дорогъ.** 41) Повѣнецкій (275).

Орловская губ.: 42) Болховскій (286) — **для содержанія уѣздныхъ и проселочныхъ дорогъ.** 43) Брянскій (304, 306—307) — **на сооруженіе и содержаніе шоссейныхъ, почтовыхъ, подъѣздныхъ и важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ.** 44) Дмитровскій (317)— **на содержаніе транспортныхъ дорогъ.** 45) Карачевскій (530) — **на содержаніе дорогъ обще-государственнаго значенія.** 46) Кромскій (548) — **земству на содержаніе шоссейныхъ и большихъ проселочныхъ дорогъ.** 47) Мценскій (669).

Пермская губ.: 48) Екатеринбургскій (174) — **на образованіе уѣздныхъ дорожныхъ капиталовъ.**

Полтавская губ.: 49) Кобелякскій (219) — **на устройство шоссейныхъ подъѣздныхъ и почтовыхъ дорогъ.** 50) Пирятинскій (718, 725). 51) Прилукскій (760) — **на устройство шоссе и дорожныхъ сооруженій, большихъ мостовъ и др.** 52) Роменскій (770—771) — **на покрытіе хотя бы половины расхода по устройству шоссированныхъ подъѣздныхъ путей.**

Псковская губ.: 53) Губернскій (35)—**на устройство подъѣздныхъ путей.** 54) Псковскій У. (295)—**на содержаніе шоссейныхъ дорогъ, служащихъ для военныхъ цѣлей.**

Рязанская губ.: 55) Егорьевскій (191) — **на усиленіе дорожныхъ капиталовъ.** 56) Ряжскій (374)—**на дороги стратегическаго значенія.** 57) Сапожковскій (564).

Самарская губ.: 58) Губернскій (14). 59) Бугурусланскій (280, 287).

С.-Петербургская губ.: 60) Губернскій (12)—**земствамъ, въ случаѣ исключительныхъ затратъ на дороги, по техническимъ условіямъ или въ виду спеціальныхъ требованій.** 61) Лужскій (44)—**земствамъ, въ случаѣ непосильности для нихъ содержанія дорогъ въ зависимости отъ качества грунта и большего протяженія дорогъ.** 62) Новоладожскій (51)—**земству, изъ средствъ Главнаго Управленія казенной продажи питей, нуждающагося въ улучшенныхъ дорогахъ для перевозки вина.**

Симбирская губ.: 63) Курмышскій (370). 64) Сызранскій (507, 536)—**для усиленія земскихъ средствъ на содержаніе проселочныхъ дорогъ.**

Смоленская губ.: 65) Вяземскій (74)—**на устройство шоссейныхъ дорогъ.**

Тамбовская губ.: 66) Губернскій (9, 17) и 67) Кирсановскій (192) — **на усиленіе дорожнаго капитала.** 68) Тамбовскій У. (342) — **на устройство подъѣздныхъ путей.** 69) Усманскій (431)—**на содержаніе проселочныхъ дорогъ.**

Тверская губ.: 70) Новоторжскій (77)—**на приведеніе въ порядокъ земскихъ дорогъ.** 71) Старицкій (415) — **на содержаніе сѣти шоссейныхъ дорогъ, устроенныхъ за счетъ государственнаго займа.**

Тульская губ.: 72) Губернскій (11) — **на усиленіе уѣздныхъ дорожныхъ капиталовъ.** 73) Бѣлевскій (123)—**земству, на содержаніе проселочныхъ дорогъ.** 74) Тульскій У. (459)—**на широкое развитіе подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ и на улучшеніе проселочныхъ дорогъ.**

Уфимская губ.: 75) Уфимскій У. (319, 334) — **городу Уфѣ и Уфимскому уѣздному земству на устройство постояннаго моста у города Уфы черезъ рѣку Бѣлую.**

Харьковская губ.: 76) Губернскій (32, 53) — **земству для оборудованія проселочныхъ дорогъ и для содержанія подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ.** 77) Ахтырскій (172) — **на содержаніе торговыхъ и почтовыхъ дорогъ.** 78) Зміевскій (224) — **на устройство подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ.** 79) Купянскій (253, 264). 80) Сумскій (353)— **на устройство дорожныхъ сооруженій по проселочнымъ дорогамъ.**

Херсонская губ.: 81) Одесскій (296) — **на содержаніе дорогъ, имѣющихъ военное или крупное экономическое значеніе, а также на шоссированіе ихъ.**

Черниговская губ.: 82) Борзенскій (122, 125)—**на устройство и содержаніе подъѣздныхъ путей.** 83) Глуховскій (126, 130—131) — **въ размѣрѣ половины расходовъ по устройству капитальныхъ сооруженій на проселочныхъ дорогахъ.** 84) Козелецкій (203). 85) Черниговскій У. (440)—**на содержаніе почтовыхъ и военно-транспортныхъ дорогъ.**

Ярославская губ.: 86) Рыбинскій (212).

2. Освободить земства отъ обязательныхъ расходовъ общегосударственнаго характера, съ обращеніемъ соотвѣтственныхъ суммъ на дорожное дѣло.

Владимірская губ.: 1) Владимірскій У. (69) — **отъ расходовъ по разъѣздамъ чиновъ полиціи и судебныхъ слѣдователей.**

Вятская губ.: 2) Малмыжскій (334). 3) Нолинскій (484)—**отъ расходовъ по субсидированію среднихъ учебныхъ заведеній, по разъѣздамъ правительственныхъ чиновниковъ, по предоставленію помѣщеній для засѣданій уѣзднаго съѣзда и окружнаго суда, по содержанію арестныхъ домовъ и по найму этапныхъ помѣщеній.**

Калужская губ.: 4) Медынскій (201). 5) Тарусскій (306) — **отъ расходовъ по поставкѣ подводъ для разъѣздовъ чиновъ полиціи и судебныхъ слѣдователей.**

Костромская губ.: 6) Губернскій (88) — **отъ расходовъ по подводной и квартирной повинности.**

Курская губ.: 7) Рыльскій (560)—**отъ расходовъ по разъѣздамъ чиновъ полиціи и судебнаго вѣдомства.**

Новгородская губ.: 8) Бѣлозерскій (203).

Полтавская губ.: 9) Лохвицкій (567)—**отъ расходовъ по содержанію арестныхъ домовъ и этапныхъ помѣщеній, по разъѣздамъ правительственныхъ чиновниковъ, по предоставленію помѣщеній для засѣданій уѣзднаго съѣзда и окружнаго суда и по субсидированію среднихъ учебныхъ заведеній и министерскихъ образцовыхъ училищъ.**

Псковская губ.: 10) Порховской (244—245) — **отъ расходовъ по содержанію полицейскихъ учрежденій и по разъѣздамъ чиновъ полиціи и судебныхъ слѣдователей.**

Черниговская губ.: 11) Глуховскій (126, 130) и 12) Кролевецкій (269)—**отъ расходовъ по субсидированію среднихъ учебныхъ заведеній и министерскихъ народныхъ училищъ; содержанію арестныхъ домовъ и этапныхъ помѣщеній; по сбору обложенія; по разъѣздамъ правительственныхъ чиновниковъ, и др.**

II. Въ цѣляхъ справедливаго распредѣленія бремени по содержанію гужевыхъ дорогъ между казною, земствами, владѣльцами земель и другими заинтересованными учрежденіями и лицами, желательно правильное раздѣленіе дорогъ на разряды.

Архангельская губ.: 1) Шенкурскій (245—246)—**въ особенности разграниченіе проселочныхъ и земско-проселочныхъ дорогъ.**

Бессарабская губ.: 2) Хотинскій (380).

Витебская губ.: 3) Губернскій (56). 4) Люцинскій (351, 352).

Вологодская губ.: 5) Вологодскій У. (124, 149)—**соотвѣтственно значенію дорогъ.**

Гродненская губ.: 6) Губернскій (86)—**по характеру дорожнаго полотна и общественному значенію дорогъ.** 7) Волковысскій (392). 8) Гродненскій У. (432).

Кіевская губ.: 9) Губернскій (16). 10) Каневскій (468).

Ковенская губ.: 11) Поневѣжскій (117). 12) Шавельскій (176) — **въ зависимости отъ размѣровъ грузового движенія.**

Московская губ.: 13) Богородскій (136)—**въ особенности точное опредѣленіе проселочныхъ дорогъ.**

Минская губ.: 14) Минскій У. (185)—**съ облегченіемъ перевода дорогъ изъ одного разряда въ другой.**

Олонецкая губ.: 15) Губернскій (37, 44)—**въ особенности точное опредѣленіе проселочныхъ дорогъ.**

Полтавская губ.: 16) Роменскій (770, 771)—**по степени важности соединяемыхъ дорогами пунктовъ и по размѣрамъ грузового движенія.**

Псковская губ.: 17) Губернскій (35)—**въ зависимости отъ значенія дорогъ.**

Самарская губ.: 18) Бугурусланскій (236, 280)—**соотвѣтственно значенію дорогъ.**

С.-Петербургская губ.: 19) Царскосельскій (172)—**въ особенности точное опредѣленіе проселочныхъ дорогъ.**

Тверская губ.: 20) Губернскій (15, 76).

Тульская губ.: 21) Губернскій (11). 22) Крапивенскій (355). 23) Тульскій У. (462).

Харьковская губ.: 24) Харьковскій У. (422)—**по размѣрамъ грузового движенія.**

Ярославская губ.: 25) Губернскій (15, 16)—**по значенію и степени необходимости дорогъ для мѣстнаго населенія.**

III. При распредѣленіи бремени по содержанію гужевыхъ дорогъ между казной, земствами, мелкой земской или волостной единицей, владѣльцами земель и наиболѣе заинтересованными въ дорогахъ учрежденіями и лицами, желательно:

1. Отнести на средства Государственнаго Казначейства расходы по капитальному улучшенію и содержанію гужевыхъ дорогъ и дорожныхъ сооруженій:

а) Главныхъ трактовъ, имѣющихъ обще-государственное или широкое мѣстное значеніе.

Архангельская губ.: 1) Губернскій (54)—**С.-Петербургскаго и Московскаго столичныхъ трактовъ.**

Бессарабская губ.: 2) Измаильскій (189, 190)—**сохранивъ установленное старымъ румынскимъ закономъ обложеніе всѣхъ обывателей, безъ различія сословія, ежегодныхъ налогомъ въ 4 рубля 50 коп. съ души на устройство государственныхъ дорогъ.** 3) Хотинскій (380).

Вятская губ.: 4) Малмыжскій (336). 5) Сарапульскій (591).

Казанская губ.: 6) Лаишевскій (51) — **большихъ земскихъ дорогъ.** 7) Чистопольскій (167).

Кіевская губ.: 8) Бердичевскій (324) — **дорогъ, соединяющихъ главные пункты Имперіи.**

Ковенская губ.: 9) Шавельскій (165, 176).

Костромская губ.: 10) Губернскій (104, 178) и 11) Костромской У. (414, 418)— дорогъ, **имѣющихъ обще-губернское значеніе, съ оставленіемъ ихъ въ завѣдываніи земскихъ учрежденій.**

Курская губ.: 12) Щигровскій (851, 860) — **дорогъ, соединяющихъ сосѣднія губерніи.**

Могилевская губ.: 13) Могилевскій У. (98)—**дорогъ, необходимыхъ для нѣсколькихъ губерній или для нѣсколькихъ уѣздовъ смежныхъ губерній, съ привлеченіемъ къ участію въ расходахъ и соотвѣтствующихъ земствъ.** 14) Оршанскій (113).

Нижегородская губ.: 15) Княгининскій (388)—**дорогъ, пролегающихъ по двумъ и болѣе губерніямъ.**

Орловская губ.: 16) Губернскій (47)—**дорогъ, проходящихъ по территоріи одной губерніи, но имѣющихъ значеніе для населенія другой.**

Подольская губ.: 17) Ольгопольскій (946) — **транзитныхъ дорогъ, съ установленіемъ для ихъ содержанія особаго дорожнаго сбора съ владѣльцевъ земель, городскихъ недвижимыхъ имуществъ, фабрикъ и другихъ промышленныхъ предпріятій.**

Псковская губ.: 18) Губернскій (35). 19) Великолуцкій (101)—**дорогъ, состоящихъ нынѣ въ завѣдываніи Министерства Путей Сообщенія.**

Смоленская губ.: 20) Губернскій (121). 21) Рославльскій (261)—**большихъ дорогъ, соединяющихъ города.**

Тульская губ.: 22) Тульскій У. (462).

Черниговская губ.: 23) Козелецкій (202).

б) Стратегическихъ или военно-коммуникаціонныхъ дорогъ.

Бессарабская губ.: 1) Хотинскій (380).

Виленская губ.: 2) Ошмянскій (148, 150).

Волынская губ.: 3) Новоградъ-Волынскій (162).

Гродненская губ.: 4) Бѣлостоко-Сокольскій (286).

Кіевская губ.: 5) Каневскій (468). 6) Липовецкій (860).

Смоленская губ.: 7) Губернскій (121). 8) Гжатскій (86).

в) Почтовыхъ дорогъ.

Вологодская губ.: 1) Никольскій (195).

Вятская губ.: 2) Губернскій (16)—**отнести на средства казны содержаніе почтовыхъ трактовъ, служащихъ только для движенія почты, и на совмѣстныя средства казны и земства почтовыхъ трактовъ, имѣющихъ также мѣстное торговое значеніе.** 3) Малмыжскій (336). 4) Нолинскій (477).

Кіевская губ.: 5) Каневскій (468).

Костромская губ.: 6) Губернскій (104, 178)—**съ оставленіемъ дорогъ въ завѣдываніи земства.** 7) Ветлужскій (251) — **извѣстную часть расходовъ.** 8) Костромской У. (414, 418). 9) Солигаличскій (498). 10) Чухломскій (511).

Нижегородская губ.: 11) Княгининскій (383). 12) Сергачскій (560).

Олонецкая губ.: 13) Вытегорскій (144) — **С.-Петербургско-Архангельскаго почтоваго тракта, обслуживающаго интересы пяти губерній.**

Пензенская губ.: 14) Саранскій (137).

Подольская губ.: 15) Ольгопольскій (946) — **съ установленіемъ особаго сбора на содержаніе почтовыхъ дорогъ съ владѣльцевъ земель, городскихъ недвижимыхъ имуществъ, фабрикъ и другихъ промышленныхъ предпріятій.**

Полтавская губ.: 16) Кобелякскій (219)—**извѣстную часть расходовъ.**

Самарская губ.: 17) Губернскій (14). 18) Бугурусланскій (280, 287).

г) Подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ.

Волынская губ.: 1) Острожскій (185, 186)—**шоссейныхъ и мощеныхъ подъѣздныхъ путей.**

Костромская губ.: 2) Макарьевскій (476).

Курская губ.: 3) Новооскольскій (433—434, 468, 488, 494)—**съ передачей ассигнуемыхъ изъ казны средствъ въ распоряженіе земствъ.**

Новгородская губ.: 4) Новгородскій У. (230). 5) Старорусскій (278)—**шоссейныхъ подъѣздныхъ путей.**

Орловская губ.: 6) Дмитровскій (317)—**шоссейныхъ подъѣздныхъ путей.**

Полтавская губ.: 7) Роменскій (770—771)—**хотя бы половину расходовъ по шоссированію и капитальному улучшенію подъѣздныхъ путей.**

Самарская губ.: 8) Губернскій (14). 9) Бугурусланскій (280, 287).

Симбирская губ.: 10) Губернскій (47, 148)—**шоссейныхъ и рельсовыхъ путей.**

Черниговская губ.: 11) Губернскій (19)—**шоссированныхъ, мощеныхъ или узкоколейныхъ подъѣздныхъ путей.** 12) Кролевецкій (269)—**или на счетъ казны, желѣзныхъ дорогъ и земства.** 13) Суражскій (429)—**шоссированныхъ, мощеныхъ или узкоколейныхъ подъѣздныхъ путей.**

д) Дорогъ съ искусственнымъ полотномъ (шоссейныхъ и мощеныхъ).

Волынская губ.: 1) Губернскій (16)—**по первоначальному сооруженію шоссейныхъ дорогъ.** 2) Новоградъ-Волынскій (162). 3) Острожскій (185—186)—**по первоначальному устройству шоссе на подъѣздныхъ путяхъ.** 4) Староконстантиновскій (225—226)—**извѣстную часть расходовъ по замощенію главнѣйшихъ трактовъ.**

Кіевская губ.: 5) Радомысльскій (908)—**главныхъ шоссейныхъ магистралей.**

Ковенская губ.: 6) Поневѣжскій (115)—**по первоначальному устройству шоссе.**

Курская губ.: 7) Новооскольскій (468—488)—**подъѣздныхъ путей.** 8) Обоянскій (507, 534).

Новгородская губ.: 9) Новгородскій У. (230). 10) Старорусскій (278).

Орловская губ.: 11) Дмитровскій (317)—**по первоначальному устройству желѣзныхъ или шоссейныхъ подъѣздныхъ путей.** 12) Кромскій (548)—**съ передачей дорогъ въ завѣдываніе земства.**

Подольская губ.: 13) Брацлавскій (176).

Псковская губ.: 14) Псковскій У. (295)—**съ передачей дорогъ въ завѣдываніе земства.** 15) Торопецкій (326)—**по первоначальному устройству шоссе.**

Рязанская губ.: 16) Пронскій (283)—**по первоначальному устройству шоссе на важнѣйшихъ трактахъ.**

Смоленская губ.: 17) Рославльскій (261). 18) Юхновскій (296)—**по устройству широкой сѣти шоссейныхъ дорогъ.**

Тверская губ.: 19) Губернскій (16, 77). 20) Старицкій (415)—**по устройству широкой сѣти шоссейныхъ дорогъ, съ возложеніемъ затѣмъ содержанія дорогъ, при пособіи отъ казны, на земство.**

е) Торговыхъ трактовъ съ большимъ грузовымъ движеніемъ.

Вологодская губ.: 1) Никольскій (195).

Кіевская губ.: 2) Каневскій (468).

Костромская губ.: 3) Ветлужскій (251)—**извѣстную часть расходовъ.** 4) Чухломскій (511).

Курская губ.: 5) Обоянскій (507, 534)—**съ покрытіемъ этихъ дорогъ каменной одеждой.**

Орловская губ.: 6) Трубчевскій (753)—**дорогъ, соединяющихъ крупные промышленные центры.**

Пензенская губ.: 7) Саранскій (137).

Самарская губ.: 8) Губернскій (14). 9) Бугурусланскій (280, 287).

Симбирская губ.: 10) Губернскій (47)—**дорогъ, ведущихъ къ крупнымъ торговымъ пунктамъ.**

Тульская губ.: 11) Ефремовскій (315).

ж) Мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія вообще.

Вологодская губ.: 1) Губернскій (10). 2) Вологодскій У. (124, 149)—**всѣхъ дорогъ общаго пользованія вообще.**

Екатеринославская губ.: 3) Славяносербскій (249) — **часть расходовъ по содержанію дорогъ, имѣющихъ общее значеніе.**

Курская губ.: 4) Новооскольскій (434, 468)—**съ сохраненіемъ дорогъ въ завѣдываніи земства.**

Новгородская губ.: 5) Демянскій (214).

Самарская губ.: 6) Новоузенскій (379, 393)—**по отчужденію земли подъ большія земскія дороги.** 7) Самарскій У. (438)— **по отчужденію земли подъ дороги общаго пользованія.**

Уфимская губ.: 8) Белебеевскій (35)—**по первоначальному устройству дорогъ, сохранивъ завѣдываніе ими за земствомъ.** 9) Бирскій (56, 179)—**то же.**

Черниговская губ.: 10) Борзенскій (115)—**половину расходовъ по содержанію проселочныхъ дорогъ.**

Ярославская губ.: 11) Любимскій (88)—**большихъ дорогъ вообще.** 12) Пошехонскій (192)—**болѣе важныхъ уѣздныхъ дорогъ.**

з) Большихъ мостовъ и другихъ дорожныхъ сооруженій.

Астраханская губ.: 1) Черноярскій (298)—**мостовъ, переправъ и колодцевъ на скотопрогонныхъ трактахъ.**

Псковская губ.: 2) Торопецкій (326)—**дорого стоящихъ и сложныхъ мостовыхъ и другихъ дорожныхъ сооруженій.**

Тверская губ.: 3) Калязинскій (251)—**на подъѣздныхъ путяхъ.**

2. Отнести на земскія средства расходы по капитальному улучшенію и содержанію гужевыхъ дорогъ и дорожныхъ сооруженій.

а) Мѣстныхъ дорогъ вообще.

Архангельская губ.: 1) Архангельскій У. (150). 2) Печорскій (189)—**всѣхъ дорогъ общаго пользованія.**

Астраханская губ.: 3) Енотаевскій (99—100).

Владимірская губ.: 4) Владимірскій У. (69)—**дорогъ крупнаго мѣстнаго значенія на средства уѣзднаго земства, при пособіи отъ губернскаго земства.**

Вологодская губ.: 5) Велико-Устюжскій (301).

Воронежская губ.: 6) Задонскій (105). 7) Острогожскій (145, 151)—**на средства дорожнаго капитала, усиленнаго пособіями изъ казны и добровольными взносами мѣстнаго населенія, заинтересованнаго въ скорѣйшемъ оборудованіи тѣхъ или иныхъ дорогъ.**

Вятская губ.: 8) Сарапульскій (591)—**дорогъ мѣстнаго значенія, со включеніемъ большей части нынѣшнихъ проселочныхъ дорогъ.**

Гродненская губ.: 9) Брестскій (247)—**на уѣздныя земскія средства.**

Екатеринославская губ.: 10) Верхнеднѣпровскій (127)—**всѣхъ гужевыхъ дорогъ.** 11) Маріупольскій (144)—**дорогъ, служащихъ для сообщенія обширныхъ районовъ.**

Калужская губ: 12) Мещовскій (253—254). 13) Перемышльскій (285)—**большихъ земскихъ трактовъ.**

Кіевская губ.: 14) Бердичевскій (324)—**всѣхъ мѣстныхъ дорогъ.** 15) Каневскій (468)—**дорогъ, имѣющихъ губернское значеніе—на губернскія земскія средства и уѣздныхъ—на уѣздныя, при облегченіи перевода проселочныхъ дорогъ, имѣющихъ болѣе крупное значеніе, въ разрядъ уѣздныхъ дорогъ.**

Курляндская губ.: 16) Тальсенскій (62—63).

Курская губ.: 17) Щигровскій (851)—**междууѣздныхъ дорогъ—на губернскія земскія средства, а дорогъ, соединяющихъ одно селеніе съ другимъ—на средства дорожнаго капитала и натуральную дорожную повинность.**

Могилевская губ.: 18) Оршанскій (113)—**съ раздѣленіемъ дорогъ по способу содержанія на губернскія и уѣздныя.**

Московская губ.: 19) Клинскій (370, 371, 383)—**съ установленіемъ спеціальнаго земскаго дорожнаго налога для погашенія займовъ, заключенныхъ на устройство дорогъ.** 20) Коломенскій (416)—**губернскихъ—на средства дорожнаго капитала, уѣздныхъ—на счетъ уѣзднаго земства.**

Нижегородская губ.: 21) Княгининскій (383)—**кромѣ междугубернскихъ и почтовыхъ трактовъ, съ отнесеніемъ содержанія мѣстныхъ дорогъ на дорожный капиталъ.** 22) Семеновскій (512, 540).

Новгородская губ.: 23) Кирилловскій (217)—**всѣхъ дорогъ общаго пользованія, при пособіи отъ казны.** 24) Крестецкій (225)—**всѣхъ мѣстныхъ дорогъ, кромѣ проселочныхъ, съ возложеніемъ на придорожныхъ владѣльцевъ земель и крестьянскія общества обязанности отпускать безплатно матеріалы на починку дорогъ, пролегающихъ чрезъ ихъ земли.**

Олонецкая губ.: 25) Лодейнопольскій (207)—**при пособіяхъ изъ казны.**

Орловская губ.: 26) Трубчевскій (753)—**всѣхъ мѣстныхъ дорогъ, кромѣ дорогъ, соединяющихъ крупные промышленные центры, и полевыхъ.**

Пензенская губ.: 27) Саранскій (137)—**на счетъ дорожнаго капитала.**

Пермская губ.: 28) Екатеринбургскій (174)—**всѣхъ мѣстныхъ дорогъ, не исключая и проселочныхъ.** 29) Красноуфимскій (253, 259)—**транзитныхъ дорогъ.** 30) Соликамскій (460)—**дорогъ, имѣющихъ какъ торговое, такъ и чисто сельскохозяйственное значеніе, на губернскій дорожный капиталъ.**

Подольская губ.: 31) Винницкій (233—234). 32) Летичевскій (788, 794)—**всѣхъ мѣстныхъ дорогъ, не исключая и проселочныхъ.** 33) Литинскій (810)—**большихъ дорогъ, на средства губернскаго дорожнаго капитала.**

Полтавская губ.: 34) Гадячскій (183)—**всѣхъ мѣстныхъ дорогъ, не исключая и проселочныхъ.** 35) Золотоношскій (206)—**кромѣ подъѣздныхъ путей.** 36) Миргородскій (674, 698)—**всѣхъ дорогъ общаго пользованія.** 37) Роменскій (770)—**дорогъ, соединяющихъ мѣстные крупные центры между собою и съ подъѣздными путями къ желѣзнодорожнымъ станціямъ.**

Псковская губ.: 38) Губернскій (35)— **земскихъ трактовъ.** 39) Великолуцкій (101) — **мѣстныхъ дорогъ, соединяющихъ уѣздные и губернскіе города и волостныя правленія.** 40) Порховскій (245)—**всѣхъ мѣстныхъ дорогъ, не исключая и проселочныхъ.**

Саратовская губ.: 41) Камышинскій (455)—**губернскихъ дорогъ—на средства губернскаго земскаго сбора и дорожнаго капитала, а уѣздныхъ дорогъ—на средства уѣзднаго земскаго сбора.**

Смоленская губ.: 42) Гжатскій (86)—**большихъ трактовъ.**

Тамбовская губ.: 43) Губернскій (9, 17)—**всѣхъ мѣстныхъ дорогъ, при пособіи отъ казны.**

Черниговская губ.: 44) Козелецкій (202)—**важнѣйшихъ земскихъ трактовъ.** 45) Кролевецкій (269)—**главныхъ земскихъ трактовъ, на средства дорожнаго капитала.**

б) Стратегическихъ и военно-коммуникаціонныхъ дорогъ.

Витебская губ.: 1) Витебскій У. (150).

Гродненская губ.: 2) Брестскій (247)—**на губернскій дорожный капиталъ.**

Могилевская губ.: 3) Сѣнненскій (136).

Подольская губ.: 4) Губернскій (68)—**на спеціальный земскій дорожный сборъ.**

в) Почтовыхъ дорогъ.

Архангельская губ.: 1) Печорскій (189)—**на губернскій сборъ.**

Витебская губ.: 2) Витебскій У. (150).

Волынская губ.: 3) Новоградъ-Волынскій (162).

Вятская губ.: 4) Вятскій У. (166)—**на средства губернскаго земства.**

Гродненская губ.: 5) Бѣлостоко-Сокольскій (286—287).

Казанская губ.: 6) Мамадышскій (61)—**на денежные сборы.**

Кіевская губ.: 7) Радомысльскій (908).

Костромская губ.: 8) Макарьевскій (476)—**при пособіи отъ казны.**

Олонецкая губ.: 9) Лодейнопольскій (207).

Орловская губ.: 10) Брянскій (304, 306—307)—**при пособіи отъ казны.**

Подольская губ.: 11) Губернскій (68)—**на спеціальный земскій дорожный сборъ.**

г) Подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ.

Бессарабская губ.: 1) Сорокскій (345)—**съ установленіемъ для шоссированія подъѣздныхъ путей всесословной натуральной дорожной повинности.**

Витебская губ.: 2) Губернскій (53, 56). 3) Городокскій (202). 4) Невельскій (367)—**дорогъ, соединяющихъ волостныя правленія съ желѣзнодорожными станціями.** 5) Полоцкій (396, 406). 6) Себежскій (508, 509).

Волынская губ.: 7) Новоградъ-Волынскій (162).

Кіевская губ.: 8) Радомысльскій (908)—**шоссейныхъ путей.**

Курская губ.: 9) Путивльскій (542)—**на средства дорожнаго капитала.**

Минская губ.: 10) Новогрудскій (266)—**на дорожный капиталъ.**

Орловская губ.: 11) Брянскій (304, 306—307)—**при пособіи отъ казны.**

Пермская губ.: 12) Красноуфимскій (270)—**на средства уѣзднаго дорожнаго капитала.** 13) Чердынскій (488—489)—**устройство новыхъ подъѣздныхъ путей къ рѣкамъ.** 14) Шадринскій (498)—**на дорожный капиталъ.**

Псковская губ.: 15) Великолуцкій (101).

Смоленская губ.: 16) Рославльскій (261).

Харьковская губ.: 17) Губернскій (53)—**при пособіяхъ отъ казны и желѣзныхъ дорогъ.**

Черниговская губ.: 18) Борзенскій (122, 125)—**при участіи казны и желѣзныхъ дорогъ.**

д) Дорогъ съ искусственнымъ полотномъ (шоссейныхъ и мощеныхъ).

Бессарабская губ.: 1) Сорокскій (345)—**съ шоссировкой подъѣздныхъ путей при посредствѣ всесословной натуральной дорожной повинности.**

Владимірская губ.: 2) Владимірскій У. (69)—**на средства губернскаго земства, при широкомъ участіи въ расходахъ со стороны казны.**

Гродненская губ.: 3) Слонимскій (518)—**на средства дорожнаго капитала.**

Кіевская губ.: 4) Радомысльскій (908)—**подъѣздныхъ путей.**

Ковенская губ.: 5) Поневѣжскій (115) — **участковъ дорогъ въ деревняхъ и мѣстечкахъ, съ отнесеніемъ шоссировки участковъ дорогъ, проходящихъ чрезъ мѣстечки, на счетъ коробочнаго сбора.**

Курляндская губ.: 6) Гробинскій (49)—**на дорожный капиталъ.**

Орловская губ.: 7) Брянскій (304, 306—307)—**при пособіи изъ казны.**

Псковская губ.: 8) Торопецкій (326)—**содержаніе дорогъ, устроенныхъ на казенныя средства.**

Смоленская губ.: 9) Юхновскій (297)—**небольшихъ дорогъ съ шоссированной покрышкой.**

Тверская губ.: 10) Старицкій (415)—**при пособіи отъ казны.**

Харьковская губ.: 11) Харьковскій У. (422).

е) Дорогъ торговыхъ и транспортныхъ съ большимъ грузовымъ движеніемъ.

Астраханская губ: 1) Черноярскій (305)—**скотопрогонныхъ трактовъ.**

Виленская губ.: 2) Дисненскій (97)—**такъ называемыхъ портово-торговыхъ дорогъ.** 3) Свенцянскій (190)—**на средства дорожнаго капитала.**

Витебская губ.: 4) Витебскій У. (150).

Владимірская губ.: 5) Владимірскій У. (69)—**на средства губернскаго земства, при широкомъ участіи въ расходахъ со стороны казны.**

Волынская губ.: 6) Новоградъ-Волынскій (162)

Воронежская губ.: 7) Валуйскій (86).

Вятская губ.: 8) Вятскій У. (166)—**на средства уѣзднаго земства, при пособіи изъ суммъ дорожнаго капитала.** 9) Малмыжскій (336).

Гродненская губ.: 10) Бѣлостоко-Сокольскій (286)—**на денежные сборы, взимаемые со всѣхъ владѣльцевъ недвижимой собственности.**

Казанская губ.: 11) Мамадышскій (61). 12) Чистопольскій (167).

Ковенская губ.: 13) Поневѣжскій (115)—**дорогъ, по коимъ проходитъ въ базарные дни не менѣе 75 подводъ въ каждую сторону.**

Костромская губ.: 14) Губернскій (104, 178). 15) Костромскій У. (414, 418). 16) Макарьевскій (476)—**при пособіи отъ казны.**

Подольская губ.: 17) Губернскій (68)—**на спеціальный земскій дорожный сборъ.**

Псковская губ.: 18) Великолуцкій (101).

Тульская губ.: 19) Чернскій (479, 498).

Черниговская губ.: 20) Кролевецкій (269). 21) Суражскій (429, 430).

ж) Большихъ проселочныхъ дорогъ, имѣющихъ обще-уѣздное значеніе.

Бессарабская губ.: 1) Измаильскій (189—190)—**дорогъ, ведущихъ къ уѣздному городу, сохранивъ нынѣшній порядокъ, установленный румынскимъ закономъ, объ отбываніи каждымъ жителемъ общины трехдневной натуральной повинности для содержанія уѣздныхъ дорогъ, при обложеніи крупныхъ землевладѣльцевъ небольшимъ дорожнымъ налогомъ съ десятины.**

Витебская губ.: 2) Губернскій (53, 56). 3) Витебскій У. (150). 4) Городокскій (201, 202). 5) Невельскій (367). 6) Полоцкій (396, 406) — **также дорогъ, ведущихъ къ церквамъ.** 7) Себежскій (509).

Владимірская губ.: 8) Гороховецкій (83).

Вологодская губ.: 9) Никольскій (195). 10) Сольвычегодскій (201)—**дорогъ, соединяющихъ волостныя правленія.**

Вятская губ.: 11) Нолинскій (477). 12) Сарапульскій (591). 13) Слободской (657)—**наиболѣе бойкихъ и важныхъ въ экономическомъ отношеніи проселочныхъ дорогъ.**

Гродненская губ.: 14) Бѣлостоко-Сокольскій (286)—**дорогъ, служащихъ для общаго пользованія и съ большимъ грузовымъ движеніемъ.**

Калужская губ.: 15) Медынскій (201)—**дорогъ, имѣющихъ важное значеніе для цѣлой округи, съ привлеченіемъ къ ихъ содержанію мѣстнаго населенія, путемъ отбыванія натуральной повинности, и владѣльцевъ промышленныхъ заведеній, путемъ взносовъ особыхъ сборовъ съ дохода.**

Кіевская губ.: 16) Каневскій (466). 17) Черкасскій (1098).

Ковенская губ.: 18) Вилькомірскій (37).

Курская губ.: 19) Новооскольскій (433, 488, 494)—**по заявленіямъ полиціи и частныхъ лицъ, при условіи отнесенія расходовъ по устройству и содержанію подъѣздныхъ путей на обще-государственныя средства.** 20) Рыльскій (559)—**дорогъ, признанныхъ уѣздными земствами наиболѣе важными, на дорожный капиталъ.** 21) Старооскольскій (569, 571)—**при широкомъ пособіи изъ государственныхъ средствъ.** 22) Щигровскій (851, 860)—**дорогъ, соединяющихъ между собою селенія.**

Минская губ.: 23) Губернскій (4). 24) Мозырскій (234). 25) Новогрудскій (266)—**дорогъ, соединяющихъ большія торговыя мѣстечки и волостныя правленія, съ отнесеніемъ ихъ содержанія на счетъ дорожнаго капитала.** 26) Рѣчицкій (381). 27) Слуцкій (408).

Нижегородская губ.: 28) Арзамасскій (199).

Новгородская губ. 29) Бѣлозерскій (202—203). 30) Новгородскій У. (230)—**дорогъ, соединяющихъ волостныя правленія.**

Орловская губ.: 31) Болховскій (286). 32) Брянскій (304, 306—307)—**дорогъ, представляющихъ значеніе для всего уѣзда, при пособіи на ихъ содержаніе изъ казны.** 33) Кромскій (548).

Пермская губ.: 34) Верхотурскій (172).

Псковская губ.: 35) Великолуцкій (101)—**дорогъ, соединяющихъ волостныя правленія.** 36) Новоржевскій (117)—**дорогъ, имѣющихъ крупное значеніе для уѣзда.** 37) Порховскій (245).

Тульская губ.: 38) Чернскій (479, 497)—**дорогъ, соединяющихъ большія селенія и ведущихъ къ подъѣзднымъ путямъ.**

Черниговская губ.: 39) Козелецкій (203). 40) Кролевецкій (269). 41) Суражскій (429, 430)—**дорогъ между волостными правленіями и главными торговыми пунктами—на средства существующаго дорожнаго капитала, а второстепенныхъ дорогъ между отдѣльными селами и деревнями—на подлежащіе образованію уѣздные дорожные капиталы.**

Ярославская губ.: 42) Мышкинскій (163).

з) Проселочныхъ дорогъ вообще.

Вологодская губ.: 1) Губернскій (10). 2) Вологодскій У. (124, 149)—**или на средства Государственнаго Казначейства.**

Вятская губ.: 3) Котельническій (101, 300).

Екатеринославская губ.: 4) Верхнеднѣпровскій (127). 5) Павлоградскій (242)—**при пособіи изъ средствъ казны.**

Калужская губ.: 6) Жиздринскій (42)—**на средства особаго уѣзднаго дорожнаго капитала.**

Кіевская губ.: 7) Бердичевскій (324). 8) Васильковскій (364).

Костромская губ.: 9) Кологривскій (377, 378, 398)—**съ раскладкой расходовъ по содержанію проселковъ между владѣльцами земель, соразмѣрно ихъ доходамъ отъ земли и общей потребности въ путяхъ сообщенія.**

Курская губ.: 10) Губернскій (3).

Московская губ.: 11) Рузскій (510)—**съ привлеченіемъ къ покрытію расходовъ всѣхъ сословій.**

Нижегородская губ.: 12) Семеновскій (512, 540).

Новгородская губ.: 13) Валдайскій (211). 14) Череповецкій (535).

Олонецкая губ.: 15) Губернскій (37).

Орловская губ.: 16) Сѣвскій (738). 17) Трубчевскій (753).

Пермская губ.: 18) Екатеринбургскій (174). 19) Камышловскій (210). 20) Осинскій (387). 21) Чердынскій (488)—**по проложенію новыхъ проселочныхъ дорогъ.**

Подольская губ.: 22) Летичевскій (788, 794). 23) Литинскій (810).

Полтавская губ.: 24) Гадячскій (183). 25) Кобелякскій (219). 26) Полтавскій У. (731). 27) Прилукскій (760)—**при пособіи на устройство дорожныхъ сооруженій отъ казны.**

Псковская губ.: 28) Порховскій (245).

Самарская губ.: 29) Новоузенскій (379, 393)—**по отчужденію земель для проселочныхъ дорогъ.**

С.-Петербургская губ.: 30) Губернскій (12).

Симбирская губ.: 31) Курмышскій (360, 369, 370)—**при пособіи отъ казны.**

Тамбовская губ.: 32) Губернскій (9, 17)—**при пособіи отъ казны.** 33) Моршанскій (325, 333). 34) Усманскій (431) — **при пособіи отъ казны и акціонерныхъ обществъ.** 33) Шацкій (433, 439).

Тульская губ.: 36) Алексинскій (88). 37) Бѣлевскій (123)—**при пособіи отъ казны.** 38) Новосильскій (369).

Харьковская губ.: 39) Губернскій (32) — **при пособіи изъ средствъ Государственнаго Казначейства.** 40) Ахтырскій (172)—**кромѣ сельскихъ и городскихъ улицъ.** 41) Волчанскій (206). 42) Зміевскій (224). 43) Сумскій (353)—**желательно постепенное принятіе содержанія проселочныхъ дорогъ на средства земства, при пособіяхъ отъ казны.**

Херсонская губ.: 44) Одесскій (296, 311—321) — **или на средства мелкой земской единицы.**

Черниговская губ.: 45) Борзенскій (115, 122, 125) — **при пособіи отъ казны въ размѣрѣ 1/3 расходовъ.** 46) Новозыбковскій (299, 308). 47) Черниговскій У. (440).

Ярославская губ.: 48) Любимскій (88)—**на средства губернскаго земства, съ установленіемъ особаго дорожнаго налога.** 49) Романово-Борисоглѣбскій (196)—**плановыхъ дорогъ.**

и) Болѣе значительныхъ мостовыхъ и другихъ дорожныхъ сооруженій на проселочныхъ дорогахъ.

Виленская губ.: 1) Дисненскій (97) — **болѣе крупныхъ дорожныхъ сооруженій (мостовъ, плотинъ, гатей), на счетъ дорожнаго капитала.**

Витебская губ.: 2) Губернскій (55) — **дорожныхъ сооруженій, требующихъ примѣненія техническихъ знаній.** 3) Витебскій У. (150)—**большихъ мостовъ и гатей.** 4) Городокскій (202) и 5) Двинскій (237)—**большихъ мостовыхъ сооруженій.** 6) Люцинскій (352)—**мостовъ длиннѣе 1 сажени—на общій губернскій земскій сборъ.** 7) Невельскій (367)—**большихъ мостовъ, па дорожный капиталъ.** 8) Рѣжицкій (493). 9) Себежскій (509)—**по устройству дамбъ и мостовъ длиною болѣе 4 саж. на большихъ проселочныхъ дорогахъ, на средства дорожнаго капитала.**

Владимірская губ.: 10) Ковровскій (100) — **мостовыхъ и другихъ крупныхъ дорожныхъ сооруженій, при субсидіи отъ казны.**

Вятская губ.: 11) Вятскій У. (141, 165) — **трубъ, мостовъ, гатей и по укрѣпленію грунта въ топкихъ и вязкихъ мѣстахъ на большихъ проселочныхъ дорогахъ и на подъѣздныхъ путяхъ.** 12) Малмыжскій (336)—**большихъ и дорого стоящихъ дорожныхъ сооруженій.** 13) Орловскій (530) — **по устройству мостовъ на проселкахъ и земскихъ трактахъ, съ безплатнымъ отпускомъ лѣсного матеріала изъ казенныхъ дачъ.**

Гродненская губ.: 14) Губернскій (85) и 15) Брестскій (248) — **дорого стоящихъ мостовъ сложной конструкціи, на средства губернскаго дорожнаго капитала.** 16) Бѣлостоко-Сокольскій (286)—**мостовъ на земскихъ дорогахъ и дорого стоящихъ сооруженій на проселочныхъ дорогахъ (гатей, выравненія пути и проч.).** 17) Бѣльскій (379)—**мостовъ, на губернскій земскій сборъ.** 18) Кобринскій (474)—**мостовъ длиннѣе 3 саж., на счетъ дорожнаго капитала.** 19) Пружанскій (503) — **болѣе сложныхъ сооруженій, на счетъ дорожнаго капитала.** 20) Слонимскій (518)—**болѣе крупныхъ мостовыхъ сооруженій на дорогахъ волостныхъ и проселочныхъ.**

Казанская губ.: 21) Губернскій (11)—**съ предоставленіемъ земству права производить работы на проселочныхъ дорогахъ и возводить техническія сооруженія безъ согласія владѣльцевъ земель, по которымъ дороги пролегаютъ.**

Калужская губ.: 22) Перемышльскій (285)—**мостовъ на всѣхъ дорогахъ.**

Ковенская губ.: 23) Вилькомірскій (37). 24) Россіенскій (136)—**мостовъ отъ 4 саж. длины, на счетъ губернскаго земскаго сбора.**

Костромская губ.: 25) Губернскій (70, 104, 178) и 26) Костромской У. (414, 418)— **большихъ и дорого стоящихъ дорожныхъ сооруженій, требующихъ техническихъ знаній,**

Курская губ.: 27) Грайворонскій (111, 123) — **дорожныхъ сооруженій: мостовъ, гатей, плотинъ и проч. на большихъ проселочныхъ дорогахъ, соединяющихъ селенія между собою.** 28) Рыльскій (560)—**болѣе значительныхъ и цѣнныхъ дорожныхъ сооруженій, съ покрытіемъ расходовъ изъ средствъ, употребляемыхъ нынѣ на разъѣзды чиновъ полиціи и судебнаго вѣдомства.** 29) Щигровскій (851)—**болѣе сложныхъ техническихъ дорожныхъ сооруженій.**

Минская губ.: 30) Рѣчицкій (380—381) — **мостовъ, трубъ, переправъ и другихъ искусственныхъ сооруженій.**

Могилевская губ.: 31) Могилевскій У. (97)—**значительныхъ искусственныхъ сооруженій (мостовъ, гатей и проч.) на земскихъ дорогахъ, на средства дорожнаго капитала.** 32) Чаусскій (144) — **мостовъ и другихъ дорого стоящихъ дорожныхъ сооруженій, на средства дорожнаго капитала.**

Олонецкая губ.: 33) Губернскій (37)—**дорожныхъ сооруженій, требующихъ техническихъ познаній.**

Оренбургская губ.: 34) Губернскій (32)—**искусственныхъ дорожныхъ сооруженій, на средства дорожнаго капитала и земскій сборъ.**

Пермская губ.: 35) Ирбитскій (201)—**на счетъ дорожнаго капитала.**

Рязанская губ.: 36) Егорьевскій (190)—**болѣе дорогихъ сооруженій.**

Самарская губ.: 37) Бузулукскій (321) — **дорожныхъ сооруженій, требующихъ техническихъ знаній и большихъ денежныхъ затратъ.**

Смоленская губ.: 38) Рославльскій (261). 39) Юхновскій (297).

Тверская губ.: 40) Вышневолоцкій (236)—**непосильныхъ для владѣльцевъ земель дорожныхъ сооруженій.**

Черниговская губ.: 41) Козелецкій (202, 203)—**мостовъ, гатей и насыпей на земскихъ и большихъ проселочныхъ дорогахъ, съ привлеченіемъ населенія, крестьянскихъ обществъ и частныхъ владѣльцевъ къ доставкѣ строительныхъ матеріаловъ и выполненію въ натурѣ нѣкоторыхъ работъ по устройству этихъ сооруженій.**

3. Установить выдачу изъ земскихъ средствъ пособій мелкой дорожной единицѣ, частнымъ землевладѣльцамъ и сельскимъ обществамъ на устройство и содержаніе болѣе трудныхъ участковъ дорогъ и дорожныхъ сооруженій, вызывающихъ значительные расходы.

Бессарабская губ.: 1) Вендерскій (160, 175)—**мелкой земской единицѣ на содержаніе проселочныхъ дорогъ.**

Владимірская губ.: 2) Владимірскій У. (69)—**волостямъ на содержаніе проселочныхъ дорогъ.**

Екатеринославская губ.: 3) Славяносербскій (249)—**на содержаніе дорогъ общаго значенія, устроенныхъ при пособіяхъ изъ казны.**

Ковенская губ.: 4) Губернскій (8) — **на починку мостовъ и на вознагражденіе за отводъ воды изъ дорожныхъ канавъ на проселочныхъ и земскихъ дорогахъ.** 5) Тельшевскій (156).

Костромская губ.: 6) Чухломскій (511) — **важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ съ большимъ грузовымъ движеніемъ.**

Курляндская губ.: 7) Добленскій (55)—**дворохозяевамъ, обремененнымъ дорожной повинностью.** 8) Тальсенскій (62—63)—**дворохозяевамъ, обязаннымъ привозкою гравія на разстояніе болѣе 10 верстъ.**

Московская губ.: 9) Богородскій (135—136)—**мелкой дорожной единицѣ на устройство и содержаніе наиболѣе цѣнныхъ дорожныхъ сооруженій по проселочнымъ дорогамъ.**

Нижегородская губ.: 10) Сергачскій (560) — **владѣльцамъ земель, посредствомъ предоставленія имъ дешеваго и льготнаго кредита на устройство мостовъ по проселочнымъ дорогамъ.**

Олонецкая губ.: 11) Вытегорскій (144). 12) Лодейнопольскій (214)—**на проведеніе новыхъ и исправленіе существующихъ дорогъ между отдѣльными селеніями.**

Пензенская губ.: 13) Губернскій (12)—**въ исключительныхъ случаяхъ для уравненія повинности отдѣльныхъ владѣльцевъ и селеній.**

Пермская губ.: 14) Кунгурскій (300)—**волостямъ на приведеніе въ порядокъ волостныхъ дорогъ.**

Полтавская губ.: 15) Роменскій (771)—**владѣльцамъ земель на устройство капитальныхъ сооруженій на проселочныхъ дорогахъ.**

Псковская губ.: 16) Великолуцкій (101)—**волостямъ на сооруженіе мостовъ длиннѣе 5 саж., гатей длиннѣе 50 саж. и водоотводныхъ канавъ длиннѣе 100 саж.** 17) Торопецкій (326)—**владѣльцамъ земель на устройство болѣе дорогихъ мостовыхъ и другихъ дорожныхъ сооруженій.**

Рязанская губ.: 18) Губернскій (18, 58) — **изъ суммъ дорожнаго капитала.** 19) Егорьевскій (191)—**мелкой земской единицѣ на содержаніе болѣе важныхъ проселочныхъ дорогъ.**

Тверская губ.: 20) Старицкій (415)—**на содержаніе дорогъ, первоначально усовершенствованныхъ за счетъ казны.**

Тульская губ.: 21) Веневскій (138).

Ярославская губ.: 22) Романово-Борисоглѣбскій (196)—**владѣльцамъ земель, на содержаніе второстепенныхъ проселочныхъ дорогъ.** 23) Ярославскій У. (233)—**владѣльцамъ земель на устройство значительныхъ мостовъ и гатей по проселочнымъ дорогамъ.**

4. Отнести на средства мелкой земской единицы, волости или иной мелкой дорожной организаціи расходы по устройству и содержанію проселочныхъ дорогъ:

а) Важнѣйшихъ дорогъ, имѣющихъ обще-волостное значеніе.

Бессарабская губ.: 1) Измаильскій (189—190) — **коммунальныхъ дорогъ — на средства коммуны, сохранивъ нынѣшній порядокъ отбыванія натуральной повинности, установленный румынскимъ закономъ, съ привлеченіемъ крупныхъ землевладѣльцевъ къ платежу небольшого дорожнаго налога съ десятины земли.**

Пермская губ.: 2) Кунгурскій (300)—**установивъ разрядъ волостныхъ дорогъ.**

б) Проселочныхъ дорогъ вообще.

Бессарабская губ.: 1) Бендерскій (160, 175)—**съ помощью земствъ и Правительства.**

Владимірская губ.: 2) Владимірскій У. (69)—**при пособіяхъ въ необходимыхъ случаяхъ отъ уѣзднаго земства.**

Вятская губ.: 3) Малмыжскій (336)—**съ отнесеніемъ большихъ и дорого стоящихъ дорожныхъ сооруженій на средства земства.**

Кіевская губ.: 4) Губернскій (16)—**съ установленіемъ общесословныхъ волостныхъ сборовъ.**

Московская губ.: 5) Богородскій (135, 136) — **на средства, полученныя путемъ добровольныхъ пожертвованій и изъ земскихъ пособій, съ привлеченіемъ также къ участію въ расходахъ владѣльцевъ фабрикъ.** 6) Звенигородскій (209, 299, 328). 7) Клинскій (381—382, 409—410). 8) Коломенскій (416). 9) Серпуховскій (636).

Нижегородская губ.: 10) Нижегородскій У. (454).

Новгородская губ.: 11) Губернскій (11, 13, 96). 12) Боровичскій (140)—**съ отмѣной льготъ по починкѣ дорогъ для владѣльцевъ казенныхъ и церковныхъ земель.** 13) Крестецкій (225)—**возложивъ на земскихъ начальниковъ распредѣленіе повинности по содержанію проселочныхъ дорогъ въ участкѣ между всѣми владѣльцами земли (не исключая и казны), пропорціонально размѣру владѣнія и въ соотвѣтствіи съ значеніемъ дороги и характеромъ мѣстности.** 14) Тихвинскій (343, 422)—**съ раскладкой расходовъ на имущества всѣхъ сословій, не исключая и земель духовенства.** 15) Устюженскій (464).

Орловская губ.. 16) Губернскій (44). 17) Малоархангельскій (587, 614).

Пермская губ.: 18) Ирбитскій (201).

Псковская губ.: 19) Губернскій (35) — **подъ названіемъ волостныхъ дорогъ.** 20) Великолуцкій (101)—**дорогъ между селеніями по кратчайшимъ и удобнѣйшимъ направленіямъ, подъ названіемъ волостныхъ, съ пособіемъ изъ земскихъ средствъ на устройство болѣе дорогихъ дорожныхъ сооруженій.**

Рязанская губ.: 21) Егорьевскій (191—192) — **съ пособіемъ отъ земства изъ средствъ дорожнаго капитала, въ случаѣ непосильности расходовъ для дорожной округи**. 22) Зарайскій (219). 23) Михайловскій (224).

С.-Петербургская губ.: 24) Шлиссельбургскій (89).

Саратовская губ.: 25) Камышинскій (455).

Смоленская губ.: 26) Губернскій (124—125)—**мелкой сельскохозяйственной единицы.** 27) Ельнинскій (164).

Тамбовская губ.: 28) Кирсановскій (192).

Тверская губ.: 29) Весьегонскій (154).

Тульская губ.: 30) Богородицкій (94, 107). 31) Епифанскій (195, 196, 215). 32) Тульскій У. (462).

Херсонская губ.: 33) Одесскій (311, 321).

в) Второстепенныхъ и малопроѣзжихъ проселочныхъ дорогъ.

Вятская губ.: 1) Слободской (657).

Псковская губ.: 2) Порховскій (245).

Ярославская губ.: 3) Мышкинскій (164)—**съ распредѣленіемъ дорожныхъ участковъ внутри волости между селеніями по числу душъ населенія.**

5. Возложить устройство и содержаніе гужевыхъ дорогъ на отвѣтственность владѣльцевъ и сельскихъ обществъ, по землямъ которыхъ эти дороги пролегаютъ.

а) Мѣстныхъ дорогъ вообще.

Курская губ.: 1) Грайворонскій (111, 120) — **по приведенію въ проѣзжій видъ транспортныхъ дорогъ въ 10-саженной ширинѣ, съ предоставленіемъ въ пользу владѣльцевъ земель обрѣзовъ дорогъ свыше указанной ширины.**

Подольская губ.: 2) Брацлавскій (176).

б) Проселочныхъ дорогъ.

Витебская губ.: 1) Двинскій (237) — **кромѣ большихъ мостовъ.** 2) Полоцкій (396, 406).

Владимірская губ.: 3) Ковровскій (100)—**кромѣ мостовыхъ сооруженій.**

Вологодская губ.: 4) Губернскій (10) и 5) Яренскій (333—334)—**всѣхъ владѣльцевъ земель, не исключая вѣдомства Государственныхъ Имуществъ.**

Волынская губ.: 6) Новоградъ-Волынскій (162).

Вятская губ.: 7) Губернскій (16) — **съ ассигнованіемъ изъ казны необходимыхъ средствъ на исправленіе дорогъ, пролегающихъ по казеннымъ землямъ.** 8) Вятскій У. (141, 165—166)—**при отнесеніи дорожныхъ сооруженій на средства земства.** 9) Орловскій (530)—**съ ассигнованіемъ изъ казны необходимыхъ средствъ на исправленіе дорогъ, пролегающихъ по казеннымъ землямъ.** 10) Слободской (657)—**съ усиленіемъ казенныхъ ассигнованій на проведеніе новыхъ и исправленіе существующихъ дорогъ въ предѣлахъ казенныхъ дачъ.**

Гродненская губ.: 11) Брестскій (247).

*

Екатеринославская губ.: 12) Маріупольскій (144) — **съ выдачею долгосрочныхъ ссудъ изъ казны на приведеніе дорогъ въ порядокъ.**

Казанская губ.: 13) Мамадышскій (61). 14) Спасскій (122). 15) Чистопольскій (167)—**съ установленіемъ особыхъ сборовъ съ сельскихъ обществъ.**

Калужская губ.: 16) Лихвинскій (168)—**подъ надзоромъ Земской Управы.**

Кіевская губ.: 17) Радомысльскій (908) — **при участіи въ расходахъ заинтересованныхъ въ дорогахъ владѣльцевъ фабрикъ и заводовъ.**

Костромская губ.: 18) Губернскій (70, 104, 162, 178)—**кромѣ большихъ и дорого стоящихъ дорожныхъ сооруженій.** 19) Галичскій (350). 20) Костромской У. (414, 418). 21) Макарьевскій (476). 22) Чухломскій (511)—**при пособіяхъ отъ земства въ случаяхъ чрезмѣрной обременительности расходовъ для владѣльцевъ.** 23) Юрьевецкій (516)—**съ обязательствомъ исправлять также зимнія дороги.**

Курская губ.: 24) Грайворонскій (111, 123)—**съ отнесеніемъ устройства и содержанія дорожныхъ сооруженій на средства дорожнаго капитала.**

Лифляндская губ.: 25) Губернскій (4) — **дорогъ, соединяющихъ между собою классныя дороги.**

Могилевская губ.: 26) Сѣнненскій (136).

Московская губ.: 27) Верейскій (142)—**съ исправленіемъ участковъ, непосильныхъ для отдѣльныхъ лицъ путемъ общественныхъ работъ.**

Нижегородская губ.: 28) Сергачскій—**съ выдачей ссудъ изъ земскихъ средствъ на устройство мостовъ.**

Олонецкая губ.: 29) Губернскій (37, 38)—**съ усиленіемъ казенныхъ ассигнованій на приведеніе въ порядокъ дорогъ, пролегающихъ по казеннымъ землямъ.** 30) Вытегорскій (144)—**при пособіяхъ земства на приведеніе въ порядокъ болѣе трудныхъ участковъ и ассигнованіи казной и вѣдомствомъ Удѣловъ постоянныхъ суммъ на содержаніе въ исправности дорогъ, пролегающихъ по принадлежащихъ имъ дачамъ.** 31) Каргопольскій (180) и 32) Лодейнопольскій (207)—**при болѣе широкомъ участіи вѣдомства Государственныхъ Имуществъ въ исправленіи дорогъ, пролегающихъ по казеннымъ землямъ.**

Пензенская губ.: 33) Губернскій (12)—**при пособіи отъ земства въ случаяхъ непосильности расходовъ для владѣльцевъ земель.** 34) Саранскій (137).

Подольская губ.: 35) Ольгопольскій (946). 36) Проскуровскій (977).

Полтавская губ.: 37) Переяславскій (709)—**съ обязательствомъ обсадки дорогъ вербами.** 38) Роменскій (770, 771)—**съ пособіемъ изъ земскихъ средствъ въ случаяхъ непосильности расходовъ для владѣльцевъ земель.**

Псковская губ.: 39) Торопецкій (326)—**съ пособіемъ отъ земства на устройство мостовыхъ и дорожныхъ сооруженій, непосильныхъ для владѣльцевъ.**

Рязанская губ.: 40) Губернскій (18)—**при пособіяхъ отъ земства.** 41) Данковскій (182). 42) Сапожковскій (577). 43) Спасскій (653)—**если исправленіе дорогъ не вызываетъ особенно крупныхъ затратъ.**

Самарская губ.: 44) Бузулукскій (321). 45) Новоузенскій (379, 393).

С.-Петербургская губ.: 46) Петергофскій (61).

Симбирская губ.: 47) Губернскій (33).

Смоленская губ.: 48) Бѣльскій (61). 49) Гжатскій (86). 50) Рославльскій (261)—**съ отнесеніемъ ремонта всѣхъ проселочныхъ дорогъ на крестьянъ, вознаграждаемыхъ за это за счетъ денежныхъ сборовъ, взимаемыхъ съ помѣщиковъ.**

Таврическая губ.: 51) Мелитопольскій (106)—**съ предоставленіемъ Земскимъ Собраніямъ издавать обязательныя постановленія по вопросамъ о благоустройствѣ и содержаніи этихъ дорогъ.**

Тверская губ.: 52) Губернскій (15, 76). 53) Вышневолоцкій (236)—**кромѣ дорого стоящихъ дорожныхъ сооруженій.** 54) Ржевскій (336).

Тульская губ.: 55) Губернскій (11).

Ярославская губ.: 56) Ростовскій (218)—**не исключая казны, церквей, монастырей и другихъ общественныхъ учрежденій, владѣющихъ землями.** 57) Ярославскій У. (233)—**съ помощью отъ земства на устройство дорогихъ дорожныхъ сооруженій.**

в) Второстепенныхъ и малопроѣзжихъ проселочныхъ дорогъ.

Витебская губ.: 1) Губернскій (55, 56). 2) Витебскій У. (150)—**всѣхъ владѣльцевъ, не исключая монастырей и церковныхъ причтовъ.** 3) Себежскій (509).

Вологодская губ.: 4) Никольскій (195). 5) Сольвычегодскій (201).

Воронежская губ.: 6) Валуйскій (86)—**по оборудованіи этихъ дорогъ за счетъ земства.**

Вятская губ.: 7) Вятскій У. (141, 165—166) — **дорогъ, служащихъ только для проѣзда владѣльцевъ имѣній и крестьянъ, смежныхъ съ имѣніями селеній.** 8) Нолинскій (477).

Гродненская губ.: 9) Бѣлостокососокольскій (287)—**съ установленіемъ денежныхъ сборовъ съ владѣльцевъ земель.** 10) Волковысскій (392).

Кіевская губ.: 11) Черкасскій (1098).

Костромская губ.: 12) Солигаличскій (498).

Курская губ.: 13) Грайворонскій (111, 123) — **частныхъ дорогъ, соединяющихъ селенія съ отдѣльными хуторами.** 14) Рыльскій (559, 560)—**съ отнесеніемъ на частныхъ землевладѣльцевъ поставки дорожныхъ матеріаловъ, а на крестьянъ сосѣднихъ деревень исправленія дорожнаго полотна.**

Лифляндская губ.: 15) Губернскій (4)—**содержаніе дорогъ, необходимыхъ только для проѣзда отдѣльныхъ владѣльцевъ на принадлежащія имъ земли, отнести на средства этихъ владѣльцевъ.**

Орловская губ.: 16) Брянскій (304, 307). 17) Кромскій (548).

Пермская губ.: 18) Красноуфимскій (253, 259). 19) Кунгурскій (300).

Рязанская губ.: 20) Егорьевскій (191).

Тульская губ.: 21) Чернскій (479, 498).

Черниговская губ.: 22) Козелецкій (202)—**дорогъ, служащихъ исключительно для надобностей владѣльцевъ земель, по которымъ онѣ пролегаютъ.**

Ярославская губ.: 23) Романово-Ворисоглѣбскій (196)—**при пособіи отъ земства.**

г) Полевыхъ дорогъ.

Вятская губ.: 1) Нолинскій (477).

Кіевская губ.: 2) Васильковскій (364). 3) Радомысльскій (908).

Ковенская губ.: 4) Шавельскій (165, 176).

Орловская губ.: 5) Трубчевскій (753).

Пензенская губ.: 6) Саранскій (137).

Пермская губ.: 7) Красноуфимскій (253, 259).

Полтавская губ.: 8) Миргородскій (674).

Тверская губ.: 9) Вышневолоцкій (236).

Тульская губ.: 10) Чернскій (479, 498).

Херсонская губ.: 11) Одесскій (296).

Черниговская губ.: 12) Козелецкій (202).

6. Привлечь къ расходамъ по устройству и содержанію мѣстныхъ гужевыхъ дорогъ, кромѣ землевладѣльцевъ и сельскихъ обществъ, также города, мѣстечки, владѣльцевъ торговыхъ и промышленныхъ предпріятій и другихъ лицъ, заинтересованныхъ въ хорошемъ состояніи мѣстныхъ дорогъ.

Виленская губ.: 1) Губернскій (10) — **фабрикантовъ, заводчиковъ и акціонерныя компаніи, посредствомъ обложенія особымъ процентнымъ сборомъ съ доходовъ предпріятій въ пользу дорожнаго капитала.** 2) Вилейскій (73) — **владѣльцевъ фабричныхъ заведеній.** 3) Ошмянскій (148, 150) — **владѣльцевъ фабрикъ, заводовъ и акціонерныя компаніи посредствомъ обложенія особымъ процентнымъ сборомъ съ дохода въ пользу уѣзднаго дорожнаго капитала.** 4) Трокскій (206, 207) — **владѣльцевъ промышленныхъ и торговыхъ предпріятій.**

Витебская губ.: 5) Губернскій (55, 56). 6) Городокскій (202)—**владѣльцевъ торговыхъ и промышленныхъ предпріятій, посредствомъ обложенія спеціальнымъ дорожнымъ сборомъ.**

Владимірская губ.: 7) Губернскій (2—3). 8) Александровскій (59) — **частныхъ лицъ и акціонерныя общества, если они извлекаютъ отъ дорогъ особенную пользу, напримѣръ, при разработкѣ лѣса, торфа, при перевозкѣ разнаго рода грузовъ и т. п.** 9) Владимірскій У. (69)—**собственниковъ базарныхъ площадей—къ содержанію прилегающихъ къ базарамъ дорогъ.** 10) Переяславскій (120). 11) Покровскій (147). 12) Су-

догодскій (151) — **частныхъ лицъ и акціонерныя общества, если они извлекаютъ отъ дорогъ особенную пользу.**

Вологодская губ.: 13) Вельскій (66—67) — **владѣльцевъ торгово-промышленныхъ предпріятій, соотвѣтственно ихъ торговому обороту.**

Волынская губ.: 14) Житомірскій (86)—**владѣльцевъ промышленныхъ заведеній.** 15) Заславскій (89, 103)—**владѣльцевъ фабрично-заводскихъ и торговыхъ предпріятій, города и мѣстечки и всѣхъ лицъ, заинтересованныхъ въ хорошемъ состояніи дорогъ, съ отнесеніемъ одной трети всѣхъ дорожныхъ расходовъ на торговлю и промышленность, соотвѣтственно количеству пудовъ провозимыхъ товаровъ и грузовъ.** 16) Ковельскій (129—130) — **города, мѣстечки и владѣльцевъ фабричныхъ предпріятій, посредствомъ обложенія ихъ соотвѣтственнымъ денежнымъ сборомъ.** 17) Луцкій (157)—**владѣльцевъ фабрикъ и заводовъ.** 18) Новоградъ-Волынскій (162) — **владѣльцевъ промышленныхъ заведеній, посредствомъ обложенія дополнительнымъ земскимъ сборомъ на дорожныя потребности.** 19) Ровенскій (209) — **владѣльцевъ фабрично-заводскихъ предпріятій, посредствомъ обложенія спеціальнымъ процентнымъ сборомъ съ доходовъ.** 20) Староконстантиновскій (225)—**владѣльцевъ фабрично-заводскихъ и торговыхъ предпріятій.**

Воронежская губ.: 21) Острогожскій (145, 151) — **заинтересованныхъ въ улучшеніи тѣхъ или иныхъ дорогъ мѣстныхъ жителей, съ постановкой работъ на этихъ дорогахъ на первую очередь.**

Вятская губ.: 22) Нолинскій (484). 23) Сарапульскій (554) — **владѣльцевъ торгово-промышленныхъ предпріятій, посредствомъ обложенія дополнительными сборами въ пользу дорожнаго капитала.**

Гродненская губ.: 24) Губернскій (85) — **владѣльцевъ фабричныхъ и акціонерныхъ предпріятій.** 25) Бѣлостоко-Сокольскій (286—287) — **всѣхъ лицъ и учрежденій, владѣющихъ недвижимою собственностью, съ обложеніемъ ихъ пропорціонально доходности имуществъ.** 26) Кобринскій (474)—**владѣльцевъ фабричныхъ и заводскихъ предпріятій и мѣщанскія общества.**

Екатеринославская губ.: 27) Вахмутскій (93)—**акціонерныя общества.** 28) Славяносербскій (249)—**всего мѣстнаго населенія.**

Калужская губ.: 29) Медынскій (201)—**владѣльцевъ промышленныхъ заведеній, посредствомъ обложенія опредѣленнымъ процентнымъ сборомъ съ дохода для содержанія проселочныхъ дорогъ, имѣющихъ значеніе для цѣлой округи.**

Кіевская губ.: 30) Бердичевскій (324) — **владѣльцевъ сельскохозяйственныхъ и фабрично-заводскихъ заведеній, посредствомъ обложенія сборами по цѣнности этихъ заведеній.** 31) Звенигородскій (394, 438)—**акціонерныя общества.** 32) Каневскій (468)—**владѣльцевъ промышленныхъ заведеній и заводовъ, къ содержанію натуральною повинностью проселочныхъ дорогъ.** 33) Липовецкій (847, 859)—**всѣхъ пользующихся дорогами.** 34) Радомысльскій (908) — **владѣльцевъ фабрикъ и акціонерныя предпріятія къ содержанію проселочныхъ дорогъ, которыми они пользуются.** 35) Сквирскій (995)—**владѣльцевъ фабрично-заводскихъ и торгово-промышленныхъ предпріятій, посредствомъ обложенія особымъ дорожнымъ сборомъ.** 36) Таращанскій (1027)—**владѣльцевъ фабрикъ, заводовъ, мельницъ и другихъ торговыхъ и промышленныхъ предпріятій.** 37) Уманскій (1059)—**владѣльцевъ фабрикъ и заводовъ по максимальной нормѣ переработки продуктовъ.** 38) Чигиринскій (1126)—**владѣльцевъ фабрично-заводскихъ, промышленныхъ и торговыхъ заведеній.**

Ковенская губ.: 39) Губернскій (8) — **владѣльцевъ промышленныхъ предпріятій всякаго рода посредствомъ дополнительнаго земскаго обложенія въ пользу дорожнаго капитала.** 40) Поневѣжскій (115)—**владѣльцевъ заводовъ, фабрикъ и акціонерныя компаніи, посредствомъ обложенія процентнымъ сборомъ съ дохода въ пользу уѣзднаго дорожнаго капитала.** 41) Шавельскій (165, 176)—**всѣхъ пользующихся дорогами, соразмѣрно съ тою пользою, которую данная дорога приноситъ отдѣльнымъ общинамъ, промышленнымъ предпріятіямъ, городамъ, мѣстечкамъ, возчикамъ и т. д.**

Костромская губ.: 42) Кинешемскій (356, 361)—**всѣхъ заинтересованныхъ лицъ, предоставивъ имъ право чинить плановыя проселочныя дороги, помимо согласія владѣльцевъ земли.** 43) Солигаличскій (498)—**владѣльцевъ промышленныхъ предпріятій, съ предоставленіемъ земству права распредѣленія между ними и владѣльцами земель расходовъ по содержанію интересующихъ ихъ большихъ проселочныхъ дорогъ.**

Курская губ.: 44) Губернскій (3)—**владѣльцевъ крупныхъ промышленныхъ предпріятій къ устройству и содержанію дорогъ, ведущихъ къ этимъ предпріятіямъ отъ ближайшихъ селъ.** 45) Путивльскій (542—543)—**акціонерныя общества, къ устройству подъѣздовъ къ ихъ предпріятіямъ или станціямъ желѣзныхъ дорогъ, чрезъ которыя отправляются производимые ими товары, хотя бы на половинныхъ расходахъ съ земствомъ.** 46) Рыльскій (560)—**акціонерныя общества и владѣльцевъ крупныхъ промышленныхъ предпріятій къ содержанію проселочныхъ дорогъ, разбиваемыхъ фабричными грузами.**

Лифляндская губ.: 47) Губернскій (3) — **владѣльцевъ всѣхъ недвижимыхъ имуществъ.** 48) Валкскій (156). 49) Вольмарскій (180)—**владѣльцевъ торговыхъ и промышленныхъ предпріятій.**

Минская губ.: 50) Игуменскій (156)—**фабрикантовъ, лѣсопромышленниковъ, торговцевъ и вообще всѣхъ владѣльцевъ грузовъ, посредствомъ обложенія специальными сборами.** 51) Мозырскій (234) — **лѣсопромышленниковъ, владѣльцевъ торговыхъ предпріятій и акціонерныя общества, посредствомъ обложенія сборами въ пользу уѣздныхъ дорожныхъ капиталовъ.** 52) Новогрудскій (266) — **владѣльцевъ фабрикъ и заводовъ, соотвѣтственно оцѣнкѣ этихъ предпріятій для обложенія земскими сборами.** 53) Рѣчицкій (380)—**владѣльцевъ заводовъ, фабрикъ и городскихъ недвижимыхъ имуществъ, посредствомъ привлеченія ихъ къ натуральной дорожной повинности, съ правомъ замѣны денежными взносами, пропорціонально цѣнности или доходности имуществъ по земскимъ оцѣнкамъ.**

Могилевская губ.: 54) Могилевскій У. (98)—**городскихъ общественныхъ управленій къ шоссированію подъѣздныхъ дорогъ къ городамъ, когда эти дороги проходятъ въ чертѣ города или по городскимъ землямъ.** 55) Сѣнненскій (136) — **жителей мѣстечекъ.**

Московская губ.: 56) Губернскій (9)—**всего населенія, пользующагося опредѣленными проселочными дорогами, къ содержанію этихъ дорогъ.** 57) Богородскій (136)—**владѣльцевъ фабрикъ къ содержанію проселочныхъ дорогъ, которыми они пользуются.** 58) Волоколамскій (182, 185)—**города и владѣльцевъ фабрикъ и торгово-промышленныхъ заведеній къ содержанію проселочныхъ дорогъ, которыми они пользуются, съ распредѣленіемъ расходовъ между ними и сельскимъ населеніемъ по усмотрѣнію уѣздныхъ земскихъ собраній.** 59) Московскій У. (434)—**всѣхъ владѣльцевъ къ содержанію тѣхъ проселочныхъ дорогъ, которыми они пользуются.** 60) Рузскій (510, 534)—**лицъ всѣхъ сословій, посредствомъ обложенія специальнымъ денежнымъ сборомъ на содержаніе проселочныхъ дорогъ.**

Нижегородская губ.: 61) Ардатовскій (118)—**всѣхъ пользующихся дорогами, съ распредѣленіемъ земскими собраніями расходовъ между заинтересованными лицами.** 62) Нижегородскій У. (465)—**владѣльцевъ торгово-промышленныхъ предпріятій, посредствомъ повышенія для нихъ обложенія промысловымъ налогомъ.**

Новгородская губ.: 63) Боровичскій (140) — **акціонерныя общества къ капитальному переустройству проселочныхъ дорогъ.** 64) Валдайскій (211)—**акціонерныя общества и владѣльцевъ фабрикъ къ содержанію дорогъ, которыми они пользуются, соразмѣрно этому пользованію.** 65) Новгородскій У. (230)—**всѣхъ лицъ, пользующихся проселочными дорогами, къ устройству и содержанію этихъ дорогъ.**

Олонецкая губ.: 66) Губернскій (37)—**всѣхъ владѣльцевъ недвижимыхъ имуществъ и лицъ торговаго класса, къ содержанію дорогъ натуральною повинностью.**

Пермская губ.: 67) Камышловскій (210) — **владѣльцевъ фабрикъ и заводовъ къ участію въ расходахъ по исправленію дорогъ, служащихъ промышленнымъ цѣлямъ по взаимному между заводоуправленіями и земствомъ соглашенію.**

Подольская губ.: 68) Губернскій (68)—**владѣльцевъ фабрикъ и заводовъ и городскихъ недвижимыхъ имуществомъ, посредствомъ обложенія особымъ дорожнымъ сборомъ, взимаемымъ по общей земской раскладкѣ.** 69) Гайсинскій (514) — **акціонерныя общества.** 70) Летичевскій (788, 793) —**владѣльцевъ торгово-промышленныхъ предпріятій и всѣхъ вообще лицъ, пользующихся дорогами, посредствомъ обложенія ихъ равномѣрнымъ дорожнымъ сборомъ.** 71) Литинскій (801, 809)—**владѣльцевъ фабрично-заводскихъ предпріятій, посредствомъ обложенія по валовому обороту или по количеству транспортируемыхъ грузовъ.** 72) Могилевскій (892)—**владѣльцевъ фабрично-заводскихъ предпріятій, посредствомъ обложенія специальнымъ дорожнымъ сборомъ, распредѣляемымъ соотвѣтственно цѣнности фабрично-заводскихъ помѣщеній.** 73) Ольгопольскій

(946)—**владѣльцевъ фабричныхъ и промышленныхъ предпріятій и городскихъ недвижимыхъ имуществъ, посредствомъ обложенія спеціальнымъ дорожнымъ сборомъ.**

Рязанская губ.: 74) Егорьевскій (191)—**владѣльцевъ недвижимыхъ имуществъ, соотвѣтственно ихъ состоятельности и степени заинтересованности въ мѣстныхъ дорогахъ.**

Самарская губ.: 75) Бугурусланскій (280, 287)—**общества и частныхъ владѣльцевъ, когда эти учрежденія или лица заявятъ земству о желаніи скорѣйшаго улучшенія такихъ путей и сооруженій въ предѣлахъ ихъ владѣній, устройство которыхъ по планамъ земства отдаляется.** 76) Ставропольскій (619) — **пріѣзжихъ скупщиковъ хлѣба.**

С.-Петербургская губ.: 77) Лужскій (44) — **владѣльцевъ промышленныхъ предпріятій, къ содержанію проселочныхъ дорогъ натуральною повинностью или путемъ уплаты денежныхъ сборовъ.**

Таврическая губ.: 78) Ѳеодосійскій (265)—**владѣльцевъ имуществъ, заинтересованныхъ въ улучшеніи дорогъ, съ предоставленіемъ земству опредѣленія ихъ доли участія въ дорожныхъ расходахъ.**

Тамбовская губ.: 79) Усманскій (431)—**акціонерныя общества.**

Тульская губ.: 80) Веневскій (138)—**акціонерныя общества къ содержанію проселочныхъ дорогъ.**

Херсонская губ.: 81) Губернскій (42) — **города и владѣльцевъ фабрикъ и заводовъ.**

Черниговская губ.: 82) Борзенскій (122, 125)—**владѣльцевъ промышленныхъ предпріятій къ содержанію дорогъ, ведущихъ къ ихъ предпріятіямъ, а также плотинъ и мостовъ на принадлежащихъ имъ вододѣйствующихъ промышленныхъ сооруженіяхъ.** 83) Стародубскій (415, 421) и 84) Черниговскій У. (440)—**фабрикантовъ, промышленниковъ и торговцевъ къ содержанію дорогъ, ведущихъ къ ихъ предпріятіямъ.**

Ярославская губ.: 85) Губернскій (16)—**владѣльцевъ фабрикъ, заводовъ и торгово-промышленныхъ предпріятій, къ содержанію проселочныхъ дорогъ, которыми они пользуются.** 86) Любимскій (88)—**акціонерныя общества къ содержанію проселочныхъ дорогъ.** 87) Рыбинскій (212) — **города къ устройству подъѣздныхъ дорогъ, съ установленіемъ для этого попудныхъ сборовъ.**

7. Привлечь желѣзныя дороги къ участію въ расходахъ по устройству и содержанію подъѣздныхъ путей къ станціямъ:

а) Возложивъ сооруженіе и содержаніе подъѣздныхъ путей непосредственно на желѣзныя дороги.

Бессарабская губ.: 1) Хотинскій (380).

Виленская губ.: 2) Губернскій (10). 3) Ошмянскій (148, 150) — **на протяженіи 5 верстъ отъ станціи.**

Владимірская губ.: 4) Владимірскій У. (69)—**на протяженіи 1—2 верстъ.**

Воронежская губ.: 5) Бобровскій (57, 59). 6) Нижнедѣвицкій (120) — **всѣхъ дорогъ, примыкающихъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ въ районѣ 20 верстнаго радіуса.**

Гродненская губ.: 7) Губернскій (85) и 8) Кобринскій (474) — **за счетъ сбора въ 1/5 коп. съ пуда на устройство складочныхъ помѣщеній.**

Екатеринославская губ.: 9) Павлоградскій (242)—**съ приспособленіемъ резервовъ около полотна желѣзныхъ дорогъ въ подъѣздные пути къ станціямъ, открытые для общаго пользованія.**

Ковенская губ.: 10) Поневѣжскій (115)—**на разстояніи 5 верстъ.** 11) Шавельскій (165, 184).

Костромская губ.: 12) Кинешемскій (356, 361)—**возложивъ также на пароходныя общества устройство и содержаніе дорогъ, ведущихъ къ пристанямъ.** 13) Нерехтскій (483).

Курская губ.: 14) Губернскій (3).

Московская губ.: 15) Богородскій (136) — **въ предѣлахъ полосы отчужденія.** 16) Клинскій (371, 383) — **шоссейныхъ подъѣздныхъ путей.** 17) Серпуховскій (616, 635)—**шоссированныхъ подъѣздовъ въ предѣлахъ полосы отчужденія, обязавъ, кромѣ того, вновь строящіяся желѣзныя дороги къ сооруженію подъѣздныхъ шоссей-**

ныхъ путей въ количествѣ верстъ, равномъ протяженію желѣзной дороги на территоріи уѣзда.

Нижегородская губ.: 18) Княгининскій (388).

Новгородская губ.: 19) Демянскій (214)—**на протяженіи до 50 верстъ, предоставивъ выборъ направленія подъѣздныхъ путей соглашенію желѣзнодорожныхъ управленій съ земствами; возложить также обязанность устройства подъѣздныхъ путей и на пароходныя общества.**

Пензенская губ.: 20) Инсарскій (79—80).

Полтавская губ.: 21) Золотоношскій (206).

Псковская губ.: 22) Порховскій (245) — **обязавъ желѣзныя дороги устраивать на каждую версту желѣзныхъ дорогъ 1 версту шоссе, по указанію мѣстной администраціи и земства.**

Рязанская губ.: 23) Раненбургскій (324) — **переѣздовъ черезъ желѣзнодорожное полотно.**

С.-Петербургская губ.: 24) Губернскій (12, 29)—**отнести сооруженіе подъѣздныхъ путей отъ новыхъ желѣзнодорожныхъ станцій на совмѣстныя средства земства и желѣзной дороги.** 25) Лужскій (44)—**отъ ближайшаго пункта существующей гужевой дороги.**

Симбирская губ.: 26) Губернскій (14, 95, 137). 27) Алатырскій (95, 192) и 28) Карсунскій (95, 336)—**до соединенія съ ближайшимъ трактомъ общаго пользованія.**

Тамбовская губ.: 29) Губернскій (9, 17) и 30) Моршанскій (325) — **расходы по отчужденію земли подъ подъѣздные пути.**

Тверская губ.: 31) Губернскій (16, 17, 78)—**въ районѣ хотя бы 1-верстнаго радіуса отъ станціи.** 32) Тверской У. (430—431)—**до пункта, въ которомъ соединяются мелкія дороги, ведущія къ станціи.**

Тульская губ.: 33) Губернскій (11)—**до соединенія съ существующими дорогами.** 34) Алексинскій (88). 35) Крапивенскій (355). 36) Тульскій У. (462)—**до мѣста соединенія нѣсколькихъ дорогъ, на протяженіи 10 верстъ по различнымъ направленіямъ отъ станціи.** 37) Чернскій (479, 497, 498).

Харьковская губ.: 38) Губернскій (53)—**на совмѣстныя средства казны, земства и желѣзныхъ дорогъ.** 39) Волчанскій (207).

Херсонская губ.: 40) Губернскій (42). 41) Тираспольскій (363) — **на протяженіи 1—2 верстъ отъ станціи.**

Черниговская губ.: 42) Борзенскій (122, 125) и 43) Кролевецкій (269)—**на совмѣстныя средства казны, земства и желѣзныхъ дорогъ.** 44) Черниговскій У. (440).

Ярославская губ.: 45) Губернскій (14, 16)—**въ предѣлахъ полосы отчужденія.** 46) Мышкинскій (163). 47) Рыбинскій (212).

б) Обложивъ желѣзныя дороги сборами въ пользу земствъ на устройство и содержаніе подъѣздныхъ путей.

Витебская губ.: 1) Губернскій (55, 56). 2) Рѣжицкій (493) — **съ площади земли подъ полосой отчужденія.**

Воронежская губ.: 3) Губернскій (7).

Кіевская губ.: 4) Уманскій (1059)—**въ соотвѣтствіи съ среднимъ размѣромъ ввоза и вывоза станцій.**

Ковенская губ.: 5) Губернскій (8)—**въ пользу дорожнаго капитала.**

Курская губ.: 6) Щигровскій (851).

Минская губ.: 7) Игуменскій (156).

Московская губ.: 8) Губернскій (9) и 9) Серпуховскій (616, 635)—**въ размѣрѣ извѣстнаго процента съ дохода.**

Нижегородская губ.: 10) Нижегородскій У. (465).

Полтавская губ.: 11) Лубенскій (648)—**съ площади земли подъ полосой отчужденія и съ желѣзнодорожныхъ зданій.**

Рязанская губ.: 12) Губернскій (18, 58) и 13) Рязанскій У. (482) — **съ желѣзнодорожныхъ сооруженій.**

Самарская губ.: 14) Бугурусланскій (308) — **съ желѣзныхъ дорогъ, какъ предпріятій.**

Саратовская губ.: 15) Вольскій (446)—**съ желѣзнодорожныхъ имуществъ.**

Харьковская губ.: 16) Сумскій (353)—**соотвѣтственно количеству отправляемыхъ и получаемыхъ на станціяхъ грузовъ.**

Черниговская губ.: 17) Губернскій (19). 18) Стародубскій (415, 421)—**въ размѣрѣ извѣстнаго процента съ дохода.**

в) Обязавъ желѣзныя дороги производить по пониженному тарифу перевозку камня, щебня, песку и другихъ строительныхъ матеріаловъ, потребныхъ для сооруженія подъѣздныхъ путей.

Московская губ.: 1) Дмитровскій (209, 226).

Новгородская губ.: 2) Новгородскій У. (230)— **для устройства земскихъ дорогъ вообще.**

Полтавская губ.: 3) Губернскій (33)—**съ распространеніемъ льготнаго тарифа на строительныя нужды земскаго дорожнаго дѣла вообще.** 4) Пирятинскій (718).

Херсонская губ.: 5) Губернскій (42)—**безъ особаго каждый разъ соглашенія земства съ желѣзными дорогами.** 6) Тираспольскій (363)—**безплатную перевозку камня.**

Ярославская губ.: 7) Губернскій (12, 13, 14, 16)—**безплатную или по крайне льготному тарифу и притомъ по возможности срочную перевозку строительныхъ матеріаловъ; обязавъ также казенныя желѣзныя дороги предоставлять безплатный проѣздъ какъ съ пассажирскими, такъ и съ товарными поѣздами всѣмъ состоящимъ на службѣ въ земствѣ лицамъ по дѣламъ, касающимся завѣдыванія гужевыми дорогами.**

IV. Въ видахъ развитія дорожнаго дѣла и изысканія необходимыхъ для того средствъ желательно.

1. Расширить и облегчить пользованіе кредитомъ для устройства гужевыхъ дорогъ;

а) Установивъ льготныя основанія выдачи ссудъ непосредственно изъ казны.

Екатеринославская губ.: 1) Маріупольскій (144)—**долгосрочныхъ ссудъ земствамъ и частнымъ владѣльцамъ на устройство мѣстныхъ и проселочныхъ дорогъ.**

Кіевская губ.: 2) Кіевскій У. (635, 779).

Ковенская губ.: 3) Поневѣжскій (117)—**на устройство грунтовыхъ дорогъ и шоссе, съ отнесеніемъ уплаты процентовъ и погашенія на счетъ заставныхъ сборовъ.**

Костромская губ.: 4) Варнавинскій (209)—**на устройство земскихъ дорогъ.**

Могилевская губ.: 5) Могилевскій У. (98)—**безпроцентныхъ ссудъ.**

Московская губ.: 6) Волоколамскій (182)—**земству на улучшеніе главныхъ путей.** 7) Дмитровскій (209, 226) — **земству, частнымъ лицамъ и сельскимъ обществамъ на самыхъ льготныхъ условіяхъ.** 8) Клинскій (371, 383)—**земствамъ безъ процентовъ для устройства мѣстныхъ дорогъ, съ предоставленіемъ права устанавливать спеціальный дорожный налогъ для погашенія этихъ займовъ.**

Нижегородская губ.: 9) Горбатовскій (284)—**до 100 тысячъ рублей, съ погашеніемъ изъ дорожнаго капитала.**

Новгородская губ.: 10) Боровичскій (140) — **земству для шоссированія земскихъ трактовъ.**

Таврическая губ.: 11) Ѳеодосійскій (265)—**для устройства подъѣздныхъ путей.**

Тверская губ.: 12) Весьегонскій (160)—**учредивъ для выдачи ссудъ особый государственный фондъ.**

Тульская губ.: 13) Новосильскій (384)—**безпроцентныхъ ссудъ.**

Херсонская губ.: 14) Одесскій (235)—**долгосрочныхъ ссудъ земству.** 15) Тираспольскій (363)—**на шоссированіе транспортныхъ дорогъ, съ погашеніемъ за счетъ поступленій отъ попудныхъ сборовъ съ отправляемыхъ и получаемыхъ на станціяхъ грузовъ.**

Черниговская губ.: 16) Козелецкій (203).

Ярославская губ.: 17) Губернскій (16). 18) Мологскій (109, 112, 127)—**подъ обезпеченіе поступленіями отъ попудныхъ сборовъ.**

б) Образовавъ за счетъ казны, въ распоряженіи губернскихъ земствъ, особые фонды для выдачи ссудъ на дорожныя работы и облегчивъ земствамъ кредитованіе въ частныхъ банкахъ.

Екатеринославская губ.: 1) Екатеринославскій У. (136)—**на устройство дорогъ съ каменной одеждой.**

Орловская губ.: 2) Губернскій (46—47). 3) Дмитровскій (317). 4) Малоархангельскій (586, 588).

Херсонская губ.: 5) Одесскій (299).

в) Выпуская особые государственные или гарантированные Правительствомъ мѣстные облигаціонные займы.

Кіевская губ.: 1) Губернскій (16).

Тамбовская губ.: 2) Губернскій (14)—**мѣстные займы подъ обезпеченіе дорожными капиталами.**

Тверская губ.: 3) Губернскій (16, 78). 4) Кашинскій (306)—**мѣстные займы, съ погашеніемъ изъ средствъ дорожнаго капитала.** 5) Старицкій (415)—**большіе государственные займы.**

г) Распространивъ операціи по меліоративному кредиту на капитальное переустройство землевладѣльцами и сельскими обществами прилегающихъ по ихъ землямъ дорогъ.

Вятская губ.: 1) Губернскій (18).

Калужская губ.: 2) Жиздринскій (43).

Кіевская губ.: 3) Чигиринскій (1134).

2. Изъять расходы на дорожное дѣло отъ установленной закономъ 12 іюня 1900 года предѣльной нормы повышенія земскихъ смѣтъ.

Калужская губ.: 1) Перемышльскій (286).

Московская губ.: 2) Клинскій (383)—**при установленіи спеціальнаго сбора для погашенія дорожныхъ займовъ.**

Полтавская губ.: 3) Лохвицкій (568).

Смоленская губ.: 4) Губернскій (84)—**при повышеніи расходовъ на экономическія нужды населенія вообще.**

Черниговская губ.: 5) Суражскій (429)—**при установленіи сборовъ взамѣнъ привлеченія населенія къ натуральной дорожной повинности.**

3. Предоставить органамъ дорожнаго хозяйства болѣе свободно распоряжаться земскими дорожными капиталами и расходовать ихъ какъ на устройство и капитальное улучшеніе, такъ и на содержаніе мѣстныхъ дорогъ.

Вологодская губ.: 1) Устьсысольскій (294).

Ковенская губ.: 2) Губернскій (8) — **на выдачу вознагражденія частнымъ владѣльцамъ за отводъ воды изъ дорожныхъ канавъ и на сооруженіе и починку мостовъ.**

Лифляндская губ.: 3) Феллинскій (204). 4) Юрьевскій (228)—**также для устройства водныхъ путей сообщенія.**

Новгородская губ.: 5) Тихвинскій (422).

Олонецкая губ.: 6) Губернскій (40)—**преимущественно на проложеніе новыхъ гужевыхъ дорогъ.** 7) Лодейнопольскій (214)—**на устройство новыхъ дорогъ.** 8) Петрозаводскій (258)—**исключительно на проложеніе новыхъ гужевыхъ дорогъ.**

Пензенская губ.: 9) Саранскій (137)—**на содержаніе дорогъ мѣстнаго значенія.**

Пермская губ.: 10) Красноуфимскій (262, 270)—**на устройство и содержаніе подъѣздныхъ путей.** 11) Соликамскій (460)—**на устройство и содержаніе мѣстныхъ дорогъ, имѣющихъ какъ торговое, такъ и чисто сельскохозяйственное значеніе.** 12) Чердын-

скій (488 489). 13) Шадринскій (498)—**на устройство новыхъ проселочныхъ дорогъ и подъѣздныхъ путей.**

Рязанская губ.: 14) Раненбургскій (339)—**безъ обязательнаго составленія техническихъ смѣтъ.**

Тульская губ.: 15) Новосильскій (384).

Черниговская губ.: 16) Черниговскій У. (440)—**безъ представленія техническихъ смѣтъ на утвержденіе губернскаго техническаго бюро.**

4. Образовать особые уѣздные дорожные капиталы посредствомъ выдѣленія части суммъ губернскаго дорожнаго капитала или за счетъ другихъ источниковъ.

Астраханская губ.: 1) Енотаевскій (99—100).

Виленская губ.: 2) Виленскій У. (84). 3) Ошмянскій (148, 150)—**изъ поступленій отъ особаго процентнаго сбора съ доходовъ фабрикъ, заводовъ и акціонерныхъ компаній, установленнаго на покрытіе расходовъ по содержанію мѣстныхъ дорогъ.**

Калужская губ.: 4) Жиздринскій (42). 5) Медынскій (207).

Кіевская губ.: 6) Васильковскій (364, 388)—**также изъ поступленій отъ денежныхъ сборовъ, установленныхъ взамѣнъ натуральной дорожной повинности.** 7) Звенигородскій (394). 8) Липовецкій (859)—**также изъ поступленій отъ сборовъ, взимаемыхъ съ лицъ, пользующихся дорогами, взамѣнъ натуральной повинности.** 9) Уманскій (1059)—**также изъ поступленій отъ спеціальныхъ сборовъ, установленныхъ взамѣнъ натуральной повинности.** 10) Чигиринскій (1126)—**изъ поступленій отъ спеціальныхъ сборовъ на дорожное дѣло, установленныхъ взамѣнъ натуральной повинности.**

Ковенская губ.: 11) Поневѣжскій (116).

Минская губ.: 12) Мозырскій (234).

Олонецкая губ.: 13) Губернскій (37, 42).

Пермская губ.: 14) Екатеринбургскій (174)—**изъ поступленій отъ спеціальныхъ сборовъ съ крестьянскихъ обществъ и частныхъ владѣльцевъ, земскихъ ассигнованій и пособія изъ казны.** 15) Красноуфимскій (253, 259, 270). 16) Осинскій (387). 17) Шадринскій (498).

Подольская губ.: 18) Летичевскій (788, 793)—**изъ поступленій отъ спеціальныхъ дорожныхъ сборовъ, установленныхъ взамѣнъ натуральной повинности.**

Рязанская губ.: 19) Раненбургскій (323).

Тверская губ.: 20) Губернскій (16, 77).

Тульская губ.: 21) Губернскій (11)—**также изъ пособій отъ казны.** 22) Новосильскій (369).

Черниговская губ.: 23) Глуховскій (126, 130). 24) Кролевецкій (269). 25) Суражскій (430)—**изъ поступленій отъ спеціальныхъ сборовъ, установленныхъ взамѣнъ натуральной повинности.**

Ярославская губ.: 26) Пошехонскій (192).

5. Установить попудные сборы съ грузовъ, отправляемыхъ и получаемыхъ на станціяхъ желѣзныхъ дорогъ (и пароходныхъ пристаняхъ), для устройства и содержанія подъѣздныхъ путей.

Владимірская губ.: 1) Владимірскій У. (69)—**и на пароходныхъ пристаняхъ, въ размѣрѣ доли копейки, въ соотвѣтствіи съ тарифной классификаціей.**

Гродненская губ.: 2) Губернскій (85). 3) Кобринскій (474)—**желательно, чтобы установленный сборъ въ 1/8 коп. на устройство складовъ и приспособленій для храненія грузовъ на желѣзнодорожныхъ станціяхъ расходовался также на устройство подъѣздныхъ путей.**

Московская губ.: 4) Серпуховскій (616, 635).

Орловская губ.: 5) Губернскій (46)—**съ утвержденія губернатора.** 6) Малоархангельскій (588, 649)—**съ утвержденія губернатора, по приведеніи подъѣздныхъ путей въ благоустроенный видъ.**

Херсонская губ.: 7) Тираспольскій (363) — **въ 1/4 коп. съ пуда, для оплаты позаимствованныхъ изъ казны средствъ на шоссированіе транспортныхъ путей.**

Ярославская губ.: 8) Губернскій (13, 16)—**въ размѣрѣ 1, 1/2, 1/5 и 1/10 коп. съ пуда грузовъ и 5—3 коп. съ каждой головы скота, съ выдачей ссудъ подъ сборы на постройку подъѣздныхъ путей.** 9) Мологскій (109, 112, 127)—**съ выдачей ссудъ подъ эти сборы для скорѣйшаго устройства путей.** 10) Рыбинскій (212)—**въ пользу городовъ, для устройства къ нимъ подъѣздныхъ путей.**

6. Установить шоссейные или заставные сборы за проѣздъ по мѣстнымъ дорогамъ.

Астраханская губ.: 1) Черноярскій (334).

Кіевская губ.: 2) Губернскій (16) — **въ невысокомъ размѣрѣ.** 3) Бердичевскій (324—325)—**за пользованіе цѣнными дорожными сооруженіями.** 4) Каневскій (468).

Ковенская губ.: 5) Поневѣжскій (117).

Курская губ.: 6) Обоянскій (507, 534).

Нижегородская губ.: 7) Васильскій (237, 242) — **по 5 коп. съ лошади.** 8) Горбатовскій (284)—**сборы за проѣздъ по Дуденевскому съѣзду.**

Новгородская губ.: 9) Боровичскій (140).

Орловская губ.: 10) Губернскій (46)—**за проѣздъ по шоссе и по мостамъ, съ утвержденія губернатора.** 11) Малоархангельскій (588, 649) — **съ утвержденія губернатора.**

Полтавская губ.: 12) Гадячскій (183)—**за пользованіе спеціальными дорожными сооруженіями.**

7. Предоставить частной иниціативѣ устройство и содержаніе дорогъ и дорожныхъ сооруженій, съ правомъ взиманія заставныхъ сборовъ.

Витебская губ.: 1) Велижскій (106) и 2) Витебскій У. (150)—**кромѣ пароновъ на большихъ трактахъ.**

Волынская губ.: 3) Острожскій (186)—**кромѣ пароновъ.**

Кіевская губ.: 4) Губернскій (16)—**съ сооруженіемъ дорогъ на занятый капиталъ и съ обязательствомъ для учрежденій и лицъ, заинтересованныхъ въ устройствѣ улучшеннаго пути, постепенно погашать капиталъ и содержать дорогу за счетъ заставныхъ сборовъ или иныхъ источниковъ.** 5) Чигиринскій (1134).

Ковенская губ.: 6) Губернскій (8) и 7) Тельшевскій (156)—**шоссейныхъ дорогъ, гатей и болѣе сложныхъ мостовъ.**

Лифляндская губ.: 8) Вольмарскій (180)—**кромѣ переправъ на уѣздныхъ и приходскихъ дорогахъ.**

Нижегородская губ.: 9) Горбатовскій (284) — **установивъ земскій контроль надъ перевозами и таксами за перевозъ на все время пользованія переправами до ледостава.** 10) Сергачскій (560)—**установивъ таксы за пользованіе перевозами, устроенными на частный счетъ.**

Орловская губ.: 11) Малоархангельскій (588, 650).

Подольская губ.: 12) Могилевскій (892).

Псковская губ.: 13) Великолуцкій (102)—**на основаніи особыхъ соглашеній съ Министерствомъ Путей Сообщенія, или земствомъ или волостными правленіями.**

Самарская губ.: 14) Бугурусланскій (291—292). 15) Новоузенскій (382) — **при воспрещеніи взиманія арендныхъ платъ за берега при устройствѣ переправъ.**

Смоленская губ.: 16) Губернскій (121). 17) Юхновскій (297) — **дорогъ и мостовъ, со взиманіемъ заставныхъ и мостовыхъ сборовъ.**

V. Въ виду крупныхъ недостатковъ нынѣшней натуральной дорожной повинности и крайней неудовлетворительности результатовъ въ ея примѣненіи для дорожнаго дѣла, желательно.

1. Сохранивъ натуральную дорожную повинность, подвергнуть коренному пересмотру регулирующее ее законодательство, въ цѣляхъ

болѣе равномѣрнаго распредѣленія повинности и упорядоченія ея отбыванія.

Бессарабская губ.: 1) Губернскій (12)—по содержанію земскихъ дорогъ, съ распространеніемъ на лицъ всѣхъ сословій (въ томъ числѣ и однодворцевъ) и съ предоставленіемъ лицамъ привилегированнымъ права замѣны отбыванія повинности соотвѣтствующими денежными взносами. 2) Бѣлецкій (182)—установивъ общую натуральную повинность, съ раскладкою ея Земскимъ Собраніемъ, по доставкѣ и подготовкѣ матеріаловъ для устройства улучшенныхъ путей. 3) Измаильскій (189—190)—сохранивъ нынѣшній порядокъ, установленный румынскимъ закономъ, по отбыванію каждымъ жителемъ коммуны дорожной повинности въ размѣрѣ трехъ дней для содержанія уѣздныхъ дорогъ и трехъ дней для содержанія коммунальныхъ дорогъ, съ правомъ замѣны деньгами по стоимости рабочаго дня, опредѣляемой Земскимъ Собраніемъ. 4) Сорокскій (345)—установивъ всесословную натуральную дорожную повинность, съ правомъ замѣны денежными взносами для шоссированія подъѣздныхъ путей.

Виленская губ.: 5) Губернскій (10). 6) Дисненскій (97)—ограничивъ призывъ населенія на работы лишь предѣлами волости, съ отнесеніемъ болѣе крупныхъ дорожныхъ сооруженій на счетъ дорожнаго капитала. 7) Лидскій (125)—распредѣливъ дороги на участки между отдѣльными домохозяевами. 8) Ошмянскій (148)—предоставивъ дорожнымъ коммиссіямъ опредѣлять максимальное количество рабочихъ дней для лицъ, отбывающихъ натуральную повинность, съ распредѣленіемъ между ними соотвѣтствующихъ дорожныхъ участковъ. 9) Свенцянскій (190)—приведя ранѣе дороги въ надлежащій видъ, на средства дорожнаго капитала.

Витебская губ.: 10) Губернскій (55—56). 11) Двинскій (237)—съ отнесеніемъ на земскія средства крупныхъ мостовыхъ сооруженій. 12) Невельскій (367)—съ ограниченіемъ разстояній по призыву населенія на работы предѣлами волости. 13) Себежскій (508, 509)—съ раздѣленіемъ дорожныхъ участковъ между отдѣльными домохозяевами изъ крестьянъ и съ облегченіемъ бремени частныхъ землевладѣльцевъ по отпуску лѣса и фашинъ.

Владимірская губ.: 14) Владимірскій У. (69)—по содержанію проселочныхъ дорогъ, при благопріятныхъ условіяхъ свойства почвы и рельефа мѣстности, съ замѣной въ противоположномъ случаѣ повинностью денежною, при пособіяхъ изъ средствъ уѣзднаго земства. 15) Ковровскій (100)—по содержанію проселочныхъ дорогъ, съ отнесеніемъ на денежныя земскія средства содержанія мостовъ и другихъ крупныхъ дорожныхъ сооруженій.

Волынская губ.: 16) Ковельскій (130)—по содержанію всѣхъ мѣстныхъ дорогъ, при равномѣрномъ распредѣленіи дорожныхъ расходовъ на все населеніе уѣзда и съ привлеченіемъ къ денежнымъ расходамъ городовъ, мѣстечекъ и фабричныхъ предпріятій въ соотвѣтствіи съ количествомъ труда, затрачиваемаго крестьянами на отбываніе дорожной повинности натурою.

Вятская губ.: 17) Губернскій (16)—по содержанію проселочныхъ дорогъ. 18) Вятскій У. (141, 165—166)—по содержанію лишь полотна большихъ и проселочныхъ дорогъ и для исправленія малыхъ проселочныхъ дорогъ, съ распредѣленіемъ дорогъ на участки между отдѣльными домохозяевами.

Гродненская губ.: 19) Губернскій (85)—по содержанію земскихъ дорогъ, съ раздѣленіемъ дорогъ на участки между отдѣльными домохозяевами. 20) Бѣльскій (379)—въ случаѣ невозможности обратить натуральную дорожную повинность въ денежную, желательно содержаніе полотна грунтовыхъ дорогъ и гатей возложить на крестьянъ въ предѣлахъ той же волости, гдѣ они проживаютъ, съ отнесеніемъ устройства и содержанія мостовъ на денежные сборы съ казенныхъ и частновладѣльческихъ земель. 21) Гродненскій У. (432)—до введенія земскихъ учрежденій, съ распредѣленіемъ дорогъ на участки между отдѣльными домохозяевами. 22) Кобринскій (474)—по содержанію земскихъ дорогъ, съ отнесеніемъ ремонта мостовъ длиннѣе 3 саженъ на дорожный капиталъ и съ распредѣленіемъ дорогъ на участки между отдѣльными домохозяевами.

Екатеринославская губ.: 23) Бахмутскій (93)—для крестьянскаго населенія, по содержанію подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ и населеннымъ мѣстностямъ.

Калужская губ.: 24) Козельскій (95)—по содержанію проселочныхъ дорогъ, съ равномѣрнымъ распредѣленіемъ повинности между владѣльцами земель и торгово-

промышленныхъ предпріятій, по образцу Финляндіи. 25) Медынскій (201) — **по содержанію проселочныхъ дорогъ, съ правомъ замѣны соотвѣтствующимъ денежнымъ взносомъ по опредѣленію земства.** 26) Тарусскій (306) — **по содержанію дорожнаго полотна, съ отнесеніемъ устройства и ремонта дорожныхъ сооруженій на денежныя земскія средства.**

Кіевская губ.: 27) Каневскій (468) — **по содержанію проселочныхъ дорогъ, съ равномѣрнымъ распредѣленіемъ повинности между крестьянскими обществами, землевладѣльцами и владѣльцами промышленныхъ заведеній и заводовъ.**

Ковенская губ.: 28) Губернскій (8)—**точно опредѣливъ участіе землевладѣльцевъ— (не исключая и казны, какъ владѣльца недвижимости), по поставкѣ гравія и строительныхъ матеріаловъ для починки мостовъ, посредствомъ приписки опредѣленныхъ дорожныхъ участковъ и мостовъ къ отдѣльнымъ имѣніямъ.** 29) Вилькомірскій (37)—**распредѣливъ участки земскихъ дорогъ между землевладѣльцами для доставленія въ надлежащемъ количествѣ лѣсного матеріала и гравія.** 30) Поневѣжскій (115, 116)—**возложивъ на казенныя земли поставку не только лѣсныхъ матеріаловъ, но и гравія, наравнѣ съ частными землевладѣльцами, и установивъ максимальное число рабочихъ дней для каждаго селенія, отбывающаго повинность личнымъ трудомъ.** 31) Тельшевскій (156)—**съ привлеченіемъ казенныхъ владѣній къ поставкѣ дорожно-строительныхъ матеріаловъ (лѣса, булыжника, гравія, желѣза для мостовыхъ скрѣпъ и проч.).** 32) Шавельскій (165, 176 — 177) — **распространивъ повинность, съ правомъ замѣны денежнымъ взносомъ, на всѣхъ жителей въ возрастѣ отъ 16 до 60 лѣтъ и установивъ нормальное число рабочихъ дней: для содержанія проселочныхъ дорогъ—8 дней и для содержанія полевыхъ дорогъ—1 дня, по образцу Франціи.**

Курляндская губ.: 33) Губернскій (11—12)—**подвергнувъ пересмотру дорожную инструкцію 1870 года, въ цѣляхъ болѣе равномѣрнаго распредѣленія натуральной повинности между частными землевладѣльцами и крестьянами.** 34) Баусскій (29). 35) Виндавскій (33) — **подвергнувъ дорожную инструкцію 1870 года пересмотру, въ цѣляхъ болѣе правильнаго распредѣленія дорожныхъ участковъ между дворохозяевами.** 36) Газенпотскій (42)—**ограничивъ разстояніе для подвозки строительныхъ матеріаловъ (гравія) 10 верстами.** 37) Гольдингенскій (45) — **сохранивъ нынѣшній порядокъ отбыванія повинности, установленный дорожной инструкціей 1870 года.** 38) Гробинскій (49) — **устраивая за счетъ дорожнаго капитала шоссе на наиболѣе трудныхъ участкахъ подъѣздныхъ путей, въ цѣляхъ облегченія натуральной повинности.** 39) Добленскій (55)—**выдавая денежныя пособія изъ дорожнаго капитала наиболѣе обремененнымъ повинностью дворохозяевамъ и предоставляя дворохозяевамъ право соединять свои участки и сдавать ихъ съ подряда.** 40) Иллукстскій (59)—**отпуская изъ земскихъ средствъ денежныя пособія въ случаяхъ чрезмѣрнаго обремененія лицъ, обязанныхъ повинностью.** 41) Тальсенскій (62 — 63) — **установивъ выдачу пособій дворохозяевамъ, обязаннымъ провозкою гравія на разстояніе болѣе 10 верстъ.** 42) Туккумскій (67—68)—**установивъ выдачу пособій наиболѣе обремененнымъ повинностью дворохозяевамъ.** 43) Фридрихштадтскій (72, 76)—**облегчивъ полученіе дорожно-строительныхъ матеріаловъ (гравія) и урегулировавъ распредѣленіе между отдѣльными хозяевами дорожныхъ участковъ такъ, чтобы разстояніе ихъ отъ усадебъ было не велико, и чтобы притомъ всѣ участки одного и того же дворохозяина находились въ одномъ мѣстѣ.**

Курская губ.: 44) Путивльскій (542—543)—**на существующихъ основаніяхъ, съ отнесеніемъ на денежныя земскія средства устройства подъѣздныхъ путей къ станціямъ и на средства акціонерныхъ обществъ подъѣздовъ къ ихъ заводамъ и фабрикамъ.** 45) Рыльскій (559, 560)—**по содержанію проселочныхъ дорогъ и небольшихъ дорожныхъ сооруженій, съ отнесеніемъ на частныхъ владѣльцевъ смежныхъ съ дорогами земель отпуска дорожныхъ матеріаловъ, а на крестьянъ сосѣднихъ деревень—производства самыхъ работъ.** 46) Старооскольскій (569, 571)—**по содержанію второстепенныхъ проселочныхъ дорогъ, съ равномѣрнымъ распредѣленіемъ повинности между всѣмъ населеніемъ.**

Лифляндская губ.: 47) Губернскій (3, 25)—**по устройству и содержанію приходскихъ дорогъ, отложивъ болѣе равномѣрное распредѣленіе повинности до окончанія переоцѣнки недвижимыхъ имуществъ.** 48) Валкскій (158)—**распредѣливъ дорожные участки возможно ближе къ мѣсту жительства лицъ, призываемыхъ къ отбыванію повинности.** 49) Верросскій (166). 50) Венденскій (171)—**на существующихъ основаніяхъ.** 51) Перновскій (197)—**на существующихъ основаніяхъ, впредь до введенія въ дѣйствіе**

въ краѣ новой реформы земскаго обложенія. 52) Рижскій У. (202)—**распредѣливъ повинность на равныхъ основаніяхъ между помѣщичьими и крестьянскими землями.** 53) Юрьевскій (228)—**равномѣрно распредѣливъ повинность между всѣми землевладѣльцами, по завершеніи податной реформы.**

Минская губ.: 54) Мозырскій (234)—**по содержанію проселочныхъ дорогъ, съ возложеніемъ на владѣльцевъ земель поставки дорожныхъ матеріаловъ, а на крестьянъ—самаго производства работъ.** 55) Рѣчицкій (380—381)—**для содержанія какъ земскихъ, такъ и большихъ проселочныхъ дорогъ, распредѣливъ повинность соотвѣтственно цѣнности или доходности имуществъ, облагаемыхъ земскими сборами, съ правомъ замѣны денежнымъ сборомъ для землевладѣльцевъ, владѣльцевъ заводовъ, фабрикъ и городскихъ недвижимыхъ имуществъ и съ переводомъ причитающагося оклада сбора для крестьянскихъ обществъ въ рабочіе дни—пѣшіе и конные, по опредѣленной на каждое трехлѣтіе таксѣ; на частныхъ владѣльцахъ и вѣдомствѣ Государственныхъ Имуществъ должна быть оставлена также обязанность отпуска лѣса для дорожныхъ сооруженій, съ зачетомъ стоимости лѣса, по опредѣленной таксѣ, при взысканіи слѣдуемыхъ съ владѣнія денежныхъ сборовъ.** 56) Слуцкій (408, 409)—**для крестьянъ—по содержанію какъ земскихъ, такъ и большихъ проселочныхъ дорогъ, имѣющихъ торговое значеніе.**

Могилевская губ.: 57) Губернскій (10)—**съ соблюденіемъ, насколько возможно, требованій равномѣрности.** 58) Климовичскій (85)—**распредѣливъ дорожные участки возможно ближе къ исправляющимъ ихъ деревнямъ.** 59) Оршанскій (112)—**съ правомъ замѣны денежными взносами, по примѣру Франціи.** 60) Чаусскій (144)—**на существующихъ основаніяхъ.**

Московская губ.: 61) Верейскій (148, 156)—**по содержанію проселочныхъ дорогъ, съ раздѣленіемъ ихъ на участки между отдѣльными крестьянскими дворами въ зависимости отъ отдаленности участковъ и качества грунта.** 62) Волоколамскій (182, 185)—**для содержанія проселочныхъ дорогъ, съ привлеченіемъ къ повинности всѣхъ пользующихся дорогами (городовъ, частныхъ владѣльцевъ, сельскихъ обществъ, владѣльцевъ фабрикъ и торгово-промышленныхъ заведеній), съ правомъ замѣны денежными взносами.**

Нижегородская губ.: 63) Губернскій (24)—**по содержанію проселочныхъ дорогъ.**

Новгородская губ.: 64) Крестецкій (225)—**равномѣрно распредѣливъ дороги на участки между всѣми владѣльцами земли, пропорціонально размѣрамъ владѣнія и по соображенію съ значеніемъ дороги и характеромъ мѣстности.**

Олонецкая губ.: 65) Вытегорскій (144) — **по содержанію всѣхъ мѣстныхъ дорогъ, кромѣ почтовыхъ.** 66) Каргопольскій (180) — **для содержанія какъ земскихъ, такъ и проселочныхъ дорогъ.** 67) Лодейнопольскій (207)—**для содержанія проселочныхъ дорогъ.**

Оренбургская губ.: 68) Губернскій (32) — **по исправленію полотна мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія, съ привлеченіемъ къ повинности всего населенія губерніи, не исключая и частныхъ владѣльцевъ, съ правомъ замѣны денежнымъ взносомъ по опредѣленной таксѣ.**

Орловская губ.: 69) Малоархангельскій (587) — **съ привлеченіемъ къ отбыванію повинности всѣхъ сословій.**

Пермская губ.: 70) Красноуфимскій (262)—**по одержанію проселочныхъ дорогъ, съ распредѣленіемъ повинности между населеніемъ, въ зависимости отъ пользованія дорогами отдѣльными лицами.**

Подольская губ.: 71) Брацлавскій (176) — **возложивъ на владѣльцевъ земель ремонтъ пролегающихъ по ихъ землямъ дорожныхъ участковъ всѣхъ мѣстныхъ дорогъ.**

Псковская губ.: 72) Губернскій (35)—**для содержанія проселочныхъ (волостныхъ) дорогъ, съ равномѣрной раскладкой земствомъ повинности между всѣми классами населенія волости, съ сохраненіемъ за каждымъ призываемымъ къ повинности права замѣнять отбываніе ея денежными взносами.** 73) Новоржевскій (117) — **по содержанію большихъ проселочныхъ дорогъ.** 74) Порховскій (244—245) — **съ раскладкою между всѣми владѣльцами въ уѣздѣ, примѣнительно къ денежному земскому обложенію, съ правомъ для каждаго замѣны повинности денежными взносами, при отнесеніи расходовъ по устройству искусственныхъ дорожныхъ сооруженій (мостовъ, гатей и проч.) на денежныя земскія средства.**

Рязанская губ.: 75) Губернскій (18, 58)—**для содержанія проселочныхъ дорогъ, съ правомъ замѣны отбыванія повинности денежными взносами и съ выдачей пособій наиболѣе обремененнымъ повинностью лицамъ изъ суммъ дорожнаго капитала.** 76) Данковскій (182)—**для содержанія проселочныхъ дорогъ, съ усиленіемъ надзора за ихъ**

исправностью. 77) Ряжскій (374) — **для содержанія полотна проселочныхъ дорогъ, съ привлеченіемъ къ отбыванію повинности всѣхъ сословій, при замѣнѣ ея для лицъ привилегированныхъ денежными сборами.** 78) Спасскій (653)—**для содержанія проселочныхъ дорогъ.**

С.-Петербургская губ.: 79) Губернскій (11)—**для содержанія проселочныхъ дорогъ, съ привлеченіемъ къ отбыванію повинности всего населенія уѣзда.** 80) С.-Петербургскій У. (66)—**равномѣрно распредѣливъ повинность между мѣстными землевладѣльцами и крестьянскими обществами, съ точнымъ указаніемъ участка каждому домохозяину.** 81) Шлиссельбургскій (89) — **для содержанія проселочныхъ дорогъ, съ уравнительной раскладкой повинности по исправленію отдѣльныхъ участковъ дорогъ между частными владѣльцами и селеніями въ предѣлахъ волости.**

Смоленская губ.: 82) Гжатскій (86)—**по содержанію проселочныхъ дорогъ, съ раздѣленіемъ ихъ на подворные участки по примѣру Финляндіи и Прибалтійскихъ губерній.** 83) Рославльскій (231)—**съ распредѣленіемъ участковъ дорогъ между отдѣльными дворохозяевами.**

Тамбовская губ.: 84) Кирсановскій (192, 210)—**предоставивъ мелкой земской единицѣ раскладку дорожной повинности между владѣльцами земли, собственниками упряжекъ и промышленными предпріятіями, при сохраненіи за привлекаемыми къ повинности лицами права замѣнять рабочій окладъ денежнымъ взносомъ.**

Тверская губ.: 85) Губернскій (15, 76), 86) Вышневолоцкій (239) и 87) Ржевскій (366)—**по содержанію проселочныхъ дорогъ.** 88) Старицкій (415)—**для содержанія дорогъ, усовершенствованныхъ за счетъ Государственнаго Казначейства.**

Тульская губ.: 89) Губернскій (11)—**для содержанія проселочныхъ дорогъ.** 90) Богородицкій (94, 107)—**для содержанія проселочныхъ дорогъ мелкою земскою единицею.** 91) Веневскій (138)—**для крестьянскихъ обществъ, по содержанію проселочныхъ дорогъ.** 92) Епифанскій (195, 196, 215)—**для содержанія проселочныхъ дорогъ мелкою земскою единицею, съ распространеніемъ на всѣхъ жителей безъ различія сословія.**

Харьковская губ.: 93) Губернскій (32)—**съ правомъ замѣны денежными взносами.** 94) Зміевскій (224)—**распространивъ на все населеніе, съ правомъ для каждаго замѣны денежными взносами.** 95) Харьковскій У. (422—423)—**съ привлеченіемъ къ отбыванію повинности всего мѣстнаго населенія безъ различія сословій, при сохраненіи за каждымъ призываемымъ права замѣнять себя наемными рабочими.**

Херсонская губ.: 96) Губернскій (42)—**по содержанію проселочныхъ дорогъ.**

Черниговская губ.: 97) Козелецкій (203)—**для содержанія важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ, по раскладкѣ повинности Земскими Собраніями между крестьянскими обществами и частными владѣльцами земель.** 98) Мглинскій (273)—**равномѣрно распредѣливъ повинность между всѣми владѣльцами уѣзда.** 99) Новозыбковскій (299—308)—**установивъ въ законодательномъ порядкѣ соотвѣтственныя правила, подробности примѣненія которыхъ должны быть опредѣляемы отдѣльными земствами въ зависимости отъ мѣстныхъ и бытовыхъ условій.**

Эстляндская губ.: 100) Губернскій (54—56) — **равномѣрно распредѣливъ между владѣльцами земель, въ связи съ общей реформой мѣстнаго земскаго обложенія.**

Ярославская губ.: 101) Губернскій (16)—**привлекая къ содержанію проселочныхъ дорогъ какъ личнымъ трудомъ, такъ и денежными средствами и матеріалами, все населеніе въ извѣстномъ районѣ, пользующееся дорогами и имѣющее собственность въ какомъ бы то ни было видѣ, при отнесеніи къ обязанности земства снабженія населенія дорого стоящими орудіями: катками, снѣгоразбрасывающими треугольниками и т. п.**

2. Сохранивъ натуральную дорожную повинность, установить за отбываніе ея вознагражденіе.

Архангельская губ.: 1) Печорскій (189)—**для крестьянскихъ обществъ, съ вознагражденіемъ по существующимъ справочнымъ цѣнамъ на трудъ.**

Витебская губ.: 2) Люцинскій (352)—**для крестьянскихъ обществъ по ремонту полотна всѣхъ грунтовыхъ дорогъ, не исключая и проселочныхъ, съ обращеніемъ въ уплату причитающихся съ крестьянъ казенныхъ и земскихъ налоговъ поступленій отъ спеціальныхъ дорожныхъ денежныхъ сборовъ, подлежащихъ взиманію съ казенныхъ и частновладѣльческихъ земель, по равномѣрной раскладкѣ всей суммы годо-**

выхъ дорожныхъ расходовъ на все количество земли въ уѣздѣ. 3) Рѣжицкій (493)—**по содержанію всѣхъ мѣстныхъ дорогъ, не исключая и проселочныхъ.**

Смоленская губ.: 4) Рославльскій (261)—**обязавъ крестьянъ содержать натуральною повинностью всѣ проселочныя дороги, а землевладѣльцевъ—доставлять средства на вознагражденіе крестьянъ.**

3. Рѣшеніе вопроса о сохраненіи натуральной дорожной повинности или о замѣнѣ ея денежною предоставить усмотрѣнію Земскихъ Собраній и мелкой дорожной единицы.

Курская губ.: 1) Губернскій (3)—**для содержанія проселочныхъ дорогъ, при условіи полной уравнительности повинности для лицъ всѣхъ сословій и предоставленія всѣмъ желающимъ права замѣнять ее денежными взносами.**

Минская губ.: 2) Губернскій (4).

Московская губ.: 3) Губернскій (9) — **для содержанія проселочныхъ дорогъ, съ равномѣрнымъ и необременительнымъ разверстаніемъ повинности между всѣмъ населеніемъ въ районѣ опредѣленной округи.** 4) Звенигородскій (278, 299, 328—329)—**усмотрѣнію мелкой земской единицы, для содержанія проселочныхъ дорогъ.** 5) Московскій У. (434)—**для содержанія проселочныхъ дорогъ.**

Псковская губ.: 6) Псковскій У. (295)— **усмотрѣнію губернскаго земства.**

Смоленская губ.: 7) Губернскій (121).

Тульская губ.: 8) Новосильскій (369).

Ярославская губ.: 9) Мышкинскій (164)—**усмотрѣнію волостной единицы, для содержанія второстепенныхъ проселочныхъ дорогъ.**

4. Натуральную дорожную повинность замѣнить денежною.

Архангельская губ.: 1) Губернскій (53—54)—**по содержанію мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія.** 2) Архангельскій У. (150).

Астраханская губ.: 3) Черноярскій (298, 333—334).

Виленская губ.: 4) Вилейскій (73) — **по содержанію мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія.**

Витебская губ.: 5) Велижскій (106)—**по содержанію земскихъ дорогъ.**

Вологодская губ.: 6) Вельскій (67) и 7) Никольскій (195) — **по содержанію земскихъ и большихъ проселочныхъ дорогъ.** 8) Сольвычегодскій (201) — **по содержанію большихъ проселочныхъ дорогъ.**

Волынская губ.: 9) Губернскій (16) и 10) Острожскій (185)—**по содержанію земскихъ дорогъ.**

Воронежская губ.: 11) Острогожскій (145, 151)—**по содержанію всѣхъ мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія.**

Вятская губ.: 12) Нолинскій (477)—**по содержанію большихъ проселочныхъ дорогъ.**

Гродненская губ.: 13) Бѣльскій (378—379)—**по содержанію земскихъ дорогъ.** 14) Гродненскій У. (432)—**по содержанію земскихъ и большихъ проселочныхъ дорогъ, по введеніи въ краѣ земскихъ учрежденій.** 15) Пружанскій (503) — **по содержанію земскихъ дорогъ.**

Казанская губ.: 16) Губернскій (11)—**по содержанію земскихъ дорогъ.** 17) Мамадышскій (61)—**по содержанію земскихъ почтовыхъ и торговыхъ трактовъ.** 18) Чебоксарско-Козьмодемьянскій (148).

Калужская губ.: 19) Жиздринскій (42)—**по содержанію какъ земскихъ, такъ и проселочныхъ дорогъ.** 20) Перемышльскій (285) — **по содержанію большихъ земскихъ дорогъ.**

Кіевская губ.: 21) Каневскій (468) — **по содержанію мѣстныхъ дорогъ, кромѣ проселочныхъ.** 22) Таращанскій (1027). 23) Черкасскій (1093, 1098) — **по содержанію земскихъ дорогъ.**

Костромская губ.: 24) Губернскій (70, 162)—**по содержанію земскихъ трактовъ и важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ.** 25) Ветлужскій (261)—**по содержанію всѣхъ мѣстныхъ дорогъ.**

Курляндская губ.: 26) Тальсенскій (62—63)—**съ отнесеніемъ содержанія устроенныхъ за счетъ земскихъ средствъ, новыхъ дорогъ, на земскія же средства.**

Курская губ.: 27) Губернскій (2—3) — **по содержанію большихъ или транспортныхъ дорогъ, находящихся въ вѣдѣніи губернскаго земства.** 28) Корочанскій (282)— **при условіи нахожденія всѣхъ дорогъ въ исключительномъ вѣдѣніи земства.** 29) Новооскольскій (433, 488)—**для содержанія проселочныхъ дорогъ, по принятіи подъѣздныхъ путей на обще-государственный счетъ.** 30) Фатежскій (784)—**по содержанію земскихъ дорогъ.**

Лифляндская губ.: 31) Губернскій (3)—**по устройству и содержанію уѣздныхъ дорогъ.**

Минская губ.: 32) Минскій У. (185).

Могилевская губ.: 33) Могилевскій У. (97)—**по содержанію земскихъ дорогъ, съ постепенной замѣной натуральной повинности денежною.**

Новгородская губ.: 34) Губернскій (11, 96)—**по содержанію проселочныхъ дорогъ.**

Олонецкая губ.: 35) Лодейнопольскій (207)—**по содержанію земскихъ дорогъ.**

Орловская губ.: 36) Брянскій (304). 37) Сѣвскій (738)—**по содержанію какъ земскихъ, такъ и проселочныхъ дорогъ.**

Пермская губ.: 38) Губернскій (19). 39) Верхотурскій (172)—**по содержанію дорогъ, имѣющихъ общественное значеніе.** 40) Камышловскій (210)—**по содержанію проселочныхъ дорогъ.** 41) Осинскій (387)—**то же.**

Подольская губ.: 42) Винницкій (233, 234). 43) Проскуровскій (977, 1011)—**по содержанію земскихъ дорогъ.** 44) Ушицкій (1024).

Полтавская губ.: 45) Кобелякскій (219). 46) Полтавскій У. (731). 47) Прилукскій (760)—**по содержанію всѣхъ мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія.**

Симбирская губ.: 48) Сенгилеевскій (442)—**то же.** 49) Сызранскій (536).

Смоленская губ.: 50) Ельнинскій (164).

Тульская губ.: 51) Ржевскій (366)—**по содержанію земскихъ дорогъ.**

Уфимская губ.: 52) Стерлитамакскій (270).

Харьковская губ.: 53) Ахтырскій (172)—**хотя бы для содержанія земскихъ дорогъ.** 54) Сумскій (353)—**по содержанію проселочныхъ дорогъ.**

Херсонская губ.: 55) Одесскій (296). 56) Херсонскій У. (397).

Черниговская губ.: 57) Черниговскій У. (440).

5. Натуральную дорожную повинность замѣнить денежною, установивъ взамѣнъ ея спеціальный дорожный сборъ.

Архангельская губ.: 1) Шенкурскій (246)—**со всѣхъ владѣльцевъ земель, пропорціонально числу десятинъ земли.**

Астраханская губ.: 2) Губернскій (5)—**съ сельскихъ обществъ, другихъ землевладѣльцевъ и разночинцевъ, проживающихъ въ поселкахъ, для содержанія мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія.**

Бессарабская губ.: 3) Измаильскій (189—190)—**небольшой подесятинный сборъ съ крупныхъ землевладѣльцевъ.**

Витебская губ.: 4) Городокскій (202)—**со всѣхъ земель и торговыхъ и промышленныхъ предпріятій, для содержанія земскихъ и большихъ проселочныхъ дорогъ.** 4) Люцинскій (352)—**съ казенныхъ и частновладѣльческихъ земель по расчету суммы, приходящейся на десятину земли, при распредѣленіи всѣхъ годовыхъ дорожныхъ расходовъ на все количество земли въ уѣздѣ.** 6) Полоцкій (396, 405, 406)—**со всѣхъ владѣльцевъ земли, по числу десятинъ и качеству земли, для содержанія земскихъ дорогъ.** 7) Рѣжицкій (493)—**съ казенныхъ и частныхъ земель, для содержанія всѣхъ мѣстныхъ дорогъ.**

Владимірская губ.: 8) Переяславскій (120)—**съ имуществъ всѣхъ сословій, не исключая и духовенства.**

Волынская губ.: 9) Владиміръ-Волынскій (56). 10) Житомірскій (86)—**съ имуществъ всѣхъ сословій для содержанія земскихъ дорогъ.** 11) Заславскій (89, 103)—**съ сельскаго и городского населенія и вообще со всѣхъ владѣльцевъ, заинтересованныхъ въ хорошемъ состояніи дорогъ.** 12) Луцкій (157). 13) Овручскій (178)—**со всѣхъ владѣльцевъ для содержанія земскихъ дорогъ.** 14) Ровенскій (209)—**съ земель и фабрикъ, при чемъ размѣръ подесятиннаго налога долженъ измѣняться въ соотвѣтствіи со значеніемъ проходящихъ черезъ каждую часть уѣзда дорогъ, фабрики же и заводы должны быть обложены процентнымъ сборомъ съ прибыли.** 15) Староконстантиновскій (225)—**со всѣхъ владѣльцевъ, для содержанія земскихъ дорогъ.**

Гродненская губ.: 16) Бѣлостоко-Сокольскій (286—287)—**со всѣхъ лицъ и учрежденій, не исключая монастырей и духовенства, владѣющихъ недвижимою собственностью, въ соотвѣтствіи съ доходностью этой собственности.** 17) Бѣльскій (378—379)—**съ казенныхъ и частновладѣльческихъ земель на устройство и содержаніе мостовъ.** 18) Волковысскій (392)—**со всѣхъ землевладѣльцевъ по количеству десятинъ земли, для содержанія земскихъ дорогъ.**

Вятская губ.: 19) Котельничскій (101)—**со всѣхъ владѣльцевъ въ уѣздѣ, не исключая и церквей, для содержанія проселочныхъ дорогъ.** 20) Слободской (657)—**съ крестьянъ, по равномѣрной раскладкѣ въ пользу волости, для содержанія второстепенныхъ проселочныхъ дорогъ.**

Казанская губ.: 21) Чистопольскій (167)—**съ сельскихъ обществъ, для содержанія проселочныхъ дорогъ.**

Калужская губ.: 22) Мещовскій (253—254)—**со всѣхъ имуществъ по ихъ доходности, для содержанія какъ земскихъ, такъ и проселочныхъ дорогъ.**

Кіевская губ.: 23) Бердичевскій (324)—**со всѣхъ земель и промышленныхъ заведеній по цѣнности ихъ.** 24) Васильковскій (364, 388)—**съ владѣльцевъ имуществъ, для содержанія какъ земскихъ, такъ и проселочныхъ дорогъ.** 25) Звенигородскій (394, 438)—**съ акціонерныхъ обществъ, частныхъ владѣльцевъ и крестьянскихъ обществъ.** 26) Кіевскій У. (635, 778)—**съ имуществъ всѣхъ обществъ, предпріятій и частныхъ лицъ, для содержанія какъ земскихъ, такъ и проселочныхъ дорогъ.** 27) Липовецкій (847, 859)—**со всѣхъ пользующихся дорогами съ тѣмъ, чтобы крестьяне могли при желаніи отбывать повинность натурою.** 28) Радомысльскій (908)—**съ владѣльцевъ земельной собственности на равныхъ для всѣхъ основаніяхъ, для содержанія земскихъ дорогъ.** 29) Сквирскій (993, 995)—**съ крестьянскихъ обществъ, владѣльцевъ земель, фабрично-заводскихъ и торгово-промышленныхъ предпріятій, для содержанія земскихъ дорогъ.** 30) Уманскій (1059)—**съ землевладѣльцевъ—подесятинно, съ заводовъ—по максимальной нормѣ переработки продуктовъ и съ желѣзныхъ дорогъ—по среднему размѣру ввоза и вывоза со станціи.** 31) Чигиринскій (1126)—**съ владѣльцевъ земель, фабрично-заводскихъ, промышленныхъ и торговыхъ заведеній.**

Костромская губ.: 32) Кологривскій (377, 378, 398)—**съ владѣльцевъ земель, соразмѣрно ихъ доходамъ и общей потребности въ путяхъ сообщенія, для содержанія проселочныхъ дорогъ.**

Лифляндская губ.: 33) Вольмарскій (178)—**со всѣхъ землевладѣльцевъ на равныхъ основаніяхъ, для содержанія уѣздныхъ и приходскихъ (классныхъ) дорогъ.**

Минская губ.: 34) Игуменскій (156)—**съ крестьянъ, землевладѣльцевъ, фабрикантовъ, лѣсопромышленниковъ и другихъ лицъ.** 35) Мозырскій (234)—**съ владѣльцевъ земель, лѣсопромышленниковъ, торговыхъ и акціонерныхъ предпріятій, для содержанія проселочныхъ дорогъ, переводимыхъ въ разрядъ земскихъ.** 36) Новогрудскій (259, 266)—**съ владѣльцевъ земель, фабрикъ и заводовъ, для содержанія военно-коммуникаціонныхъ и почтовыхъ дорогъ.** 37) Слуцкій (408, 409)—**съ помѣщичьихъ земель, въ размѣрѣ стоимости причитающихся къ поставкѣ съ каждаго владѣльца лѣсныхъ матеріаловъ.**

Московская губ.: 38) Коломенскій (416)—**въ пользу волости, съ частныхъ владѣльцевъ и сельскихъ обществъ, на содержаніе проселочныхъ (волостныхъ) дорогъ.** 39) Можайскій (422)—**со всѣхъ владѣльцевъ земли, для содержанія проселочныхъ дорогъ.** 40) Рузскій (509)—**съ лицъ всѣхъ сословій, для содержанія проселочныхъ дорогъ.**

Нижегородская губ.: 41) Нижегородскій У. (454)—**со всѣхъ мѣстныхъ жителей.** 42) Семеновскій (512, 540).

Новгородская губ.: 43) Кирилловскій (217)—**съ владѣльцевъ земель пропорціонально числу десятинъ, для содержанія проселочныхъ дорогъ.** 44) Старорусскій (278)—**съ частныхъ владѣльцевъ.** 45) Тихвинскій (343, 422)—**съ имуществъ всѣхъ сословій, не исключая и земель духовенства, на содержаніе проселочныхъ дорогъ.**

Пермская губ.: 46) Екатеринбургскій (174)—**съ крестьянскихъ обществъ и частныхъ владѣльцевъ, для образованія уѣзднаго дорожнаго капитала на содержаніе мѣстныхъ дорогъ и мостовъ общаго пользованія.**

Подольская губ.: 47) Губернскій (66—68)—**съ крестьянской и частновладѣльческой земли, съ недвижимыхъ имуществъ въ городахъ и мѣстечкахъ и съ фабрикъ и за-**

водевъ, для содержанія земскихъ почтовыхъ, торговыхъ и военныхъ дорогъ. 48) Гайсинскій (514)—**со всѣхъ земель и имуществъ акціонерныхъ обществъ, по цѣнности этихъ земель и имуществъ.** 49) Летичевскій (788, 793, 794) — **съ владѣльцевъ земель, торгово-промышленныхъ предпріятій, крестьянскихъ обществъ и другихъ жителей уѣзда, пользующихся дорогами, по уравнительной раскладкѣ, для содержанія какъ земскихъ, такъ и проселочныхъ дорогъ.** 50) Литинскій (801, 809) — **съ владѣльцевъ земли—подесятинно и съ фабрично-заводскихъ предпріятій—по валовому ихъ обороту или въ соотвѣтствіи съ точно установленнымъ количествомъ провозимыхъ грузовъ, для содержанія проселочныхъ дорогъ; при отнесеніи содержанія земскихъ дорогъ на средства губернскаго дорожнаго капитала.** 51) Могилевскій (892)—**съ земли и торгово-промышленныхъ предпріятій.** 52) Ольгопольскій (946)—**съ владѣльцевъ земель, городскихъ имуществъ, фабрикъ и другихъ промышленныхъ предпріятій.** 53) Ямпольскій (1065)—**съ лицъ всѣхъ сословій.**

Псковская губ.: 54) Великолуцкій (101)—**съ землевладѣльцевъ—по количеству принадлежащей имъ земли и количеству головъ скота, съ безземельныхъ — по числу взрослыхъ душъ, съ владѣльцевъ другихъ недвижимыхъ имуществъ—по величинѣ и стоимости таковыхъ и съ владѣльцевъ торгово-промышленныхъ предпріятій — по величинѣ торговаго оборота, въ пользу волостей на содержаніе проселочныхъ дорогъ, при производствѣ волостями раскладки черезъ каждыя 5 лѣтъ.**

Рязанская губ.: 55) Михайловскій (224)—**съ владѣльцевъ земель, подесятинно, въ пользу мелкой земской организаціи для содержанія проселочныхъ дорогъ.**

Саратовская губ.: 56) Камышинскій (455)—**съ сельскихъ обществъ и частныхъ владѣльцевъ въ пользу волости, для содержанія проселочныхъ дорогъ.**

Симбирская губ.: 57) Курмышскій (360, 369, 370)—**для содержанія проселочныхъ дорогъ.**

Смоленская губ.: 58) Бѣльскій (61)—**для содержанія большихъ земскихъ дорогъ.**

Тульская губ.: 59) Тульскій У. (462)—**съ владѣльцевъ имуществъ, въ пользу мелкой земской единицы для содержанія проселочныхъ дорогъ.**

Уфимская губ.: 60) Губернскій (13) и 61) Мензелинскій (229—230)—**со всѣхъ сословій.**

Черниговская губ.: 62) Глуховскій (126, 131) и 63) Кролевецкій (269)—**на образованіе уѣздныхъ дорожныхъ капиталовъ.** 64) Суражскій (429, 430) — **по доходности имуществъ, соотвѣтственно обложенію земскими сборами, на образованіе уѣздныхъ дорожныхъ капиталовъ.**

Ярославская губ.: 65) Любимскій (88)—**съ крестьянскихъ обществъ, частныхъ владѣльцевъ и акціонерныхъ обществъ, въ пользу губернскаго земства на содержаніе проселочныхъ дорогъ.**

VI. Въ видахъ развитія дорожнаго дѣла желательно.

1. Привлечь къ работамъ по устройству и улучшенію гужевыхъ дорогъ лицъ, освобождаемыхъ отъ воинской повинности, а также различнаго рода нарушителей общественнаго порядка.

Витебская губ.: 1) Себежскій (521) — **арестантовъ—къ устройству шоссейныхъ дорогъ, колкѣ щебня и землянымъ дорожнымъ работамъ.**

Вятская губ.: 2) Губернскій (34)—**краткосрочныхъ арестантовъ.**

Московская губ.: 3) Рузскій (533) — **краткосрочныхъ арестантовъ, съ замѣной двухъ дней ареста однимъ днемъ работы.**

Нижегородская губ.: 4) Васильскій (237, 242)—**нарушителей лѣсного устава, съ зачетомъ двухъ дней ареста за одинъ день работы.**

Новгородская губ.: 5) Валдайскій (211) — **арестантовъ, съ отнесеніемъ на счетъ земства расходовъ на подводы, инструменты и продовольствіе во время работы.**

Орловская губ.: 6) Мценскій (669)—**лицъ, освобожденныхъ отъ воинской повинности, кромѣ увольняемыхъ по физическимъ недостаткамъ, а также арестантовъ.**

Псковская губ.: 7) Губернскій (35)—**арестантовъ, съ выдачей имъ вознагражденія**. 8) Порховскій (245)—**арестантовъ, отбывающихъ наказаніе въ исправительныхъ отдѣленіяхъ и тюрьмахъ, къ работамъ по устройству шоссе.**

Смоленская губ.: 9) Юхновскій (297)—**арестантовъ.**

2. Отнести устройство и улучшеніе мѣстныхъ гужевыхъ дорогъ къ числу общественныхъ работъ, предпринимаемыхъ съ цѣлью доставленія заработка населенію при неурожаѣ и другихъ народныхъ бѣдствіяхъ.

Витебская губ.: 1) Дриссенскій (320—321).

Кіевская губ.: 2) Губернскій (16).

Олонецкая губ.: 3) Губернскій (38, 42—43) и 4) Петрозаводскій (257)—**устройство новыхъ дорогъ.**

Орловская губ.: 5) Елецкій (379—381)—**исправленіе проселочныхъ дорогъ.**

Раздѣлъ II.

ВОДНЫЕ ПУТИ СООБЩЕНІЯ.

Глава V. Внутренніе и внѣшніе водные пути сообщенія.

Значеніе внутреннихъ водныхъ путей сообщенія для сельскаго хозяйства [148]).

Кромѣ вопросовъ о желѣзныхъ и гужевыхъ дорогахъ, мѣстные Комитеты подвергли также обсужденію вопросы о водныхъ путяхъ сообщенія—внутреннихъ и внѣшнихъ. Крупное экономическое значеніе внутреннихъ водныхъ сообщеній не подлежитъ, по мнѣнію Комитетовъ, сомнѣнію. О важности этихъ путей для народнаго хозяйства можно судить по тѣмъ сотнямъ милліоновъ пудовъ грузовъ, которые ежегодно передвигаются по большимъ рѣкамъ изъ одного конца Россіи въ другой, а также подвозятся водою къ желѣзнымъ дорогамъ или мѣстнымъ торгово-промышленнымъ центрамъ. По отношенію къ громоздкимъ сельскохозяйственнымъ продуктамъ водные пути сообщенія представляютъ особо крупныя преимущества въ сравненіи даже съ желѣзными дорогами, въ виду значительно большей дешевизны рѣчныхъ фрахтовъ передъ желѣзнодорожными тарифами. Доказательствомъ общаго признанія важнаго значенія хорошихъ водныхъ путей сообщенія служатъ грандіозные проекты ихъ улучшенія, уже осуществленные или намѣченные къ выполненію во многихъ государствахъ Западной Европы, въ особенности—въ Австріи и Германіи. Что касается вызываемыхъ улучшеніемъ водныхъ путей крупныхъ денежныхъ затратъ, то въ этомъ отношеніи необходимо имѣть въ виду, что съ упорядоченіемъ водныхъ путей удешевляется и возрастаетъ перевозка грузовъ какъ по этимъ путямъ, такъ и по желѣзнымъ дорогамъ; самыя же работы по упорядоченію водныхъ путей, при сравнительной простотѣ и доступности этихъ работъ, могутъ служить источникомъ широкихъ заработковъ для мѣстнаго населенія, вслѣдствіе чего вышеуказанныя затраты являются производительными вдвойнѣ (Воронежская, 72; Подольская, 160—161, 225, 226; Херсонская, 235, и др.).

Неудовлетворительное состояніе внутреннихъ водныхъ путей сообщенія и желательность ихъ улучшенія [149]).

Между тѣмъ, состояніе внутреннихъ водныхъ путей сообщенія оказывается въ большинствѣ мѣстностей Россіи далеко неудовлетворительнымъ. Порожистость нѣкоторыхъ рѣкъ, постепенное обмелѣніе другихъ и обычное высыханіе рѣкъ въ лѣтнюю пору, образо-

ваніе на нихъ отмелей и перекатовъ, засореніе рѣчныхъ руселъ и частое измѣненіе ихъ направленія, съ одной стороны, — загражденіе фарватеровъ рѣкъ запрудами, плотинами и другими сооруженіями, несовершенство существующихъ искусственныхъ рѣчныхъ системъ и крайне незначительное вообще протяженіе каналовъ и канализированныхъ рѣкъ, съ другой стороны,—таковы, по свидѣтельству Комитетовъ, многочисленные недостатки нашихъ внутреннихъ водныхъ путей сообщенія, причиняющіе много стѣсненій судоходству, а вмѣстѣ съ тѣмъ и много убытковъ всему народному хозяйству; даже самая крупная водная артерія—Волга постепенно теряетъ въ торгово-промышленномъ отношеніи значеніе великаго воднаго пути: въ лѣтніе мѣсяцы она далеко отходитъ отъ нагорнаго берега, и на фарватерѣ ея появляются мели (Витебская, 378—379; Воронежская, 59, 72; Вятская, 24; Минская, 8, 27—30, 125; Новгородская, 49, 51; Саратовская, 60; Херсонская, 235, 326, 385, и др.).

По изложеннымъ соображеніямъ, рядъ Комитетовъ призналъ желательнымъ,—помимо осуществленія общихъ мѣропріятій, направленныхъ къ охраненію водныхъ богатствъ страны (расчистки водныхъ источниковъ, регулированія стока атмосферныхъ водъ, укрѣпленія береговъ рѣкъ и размываемыхъ водою крутыхъ склоновъ и т. п.)*),— также принятіе спеціальныхъ мѣръ къ упорядоченію судоходныхъ условій нашихъ рѣкъ—посредствомъ углубленія фарватера, регулированія и выпрямленія теченія и расчистки русла рѣкъ отъ каменныхъ и иныхъ загражденій, корчей и наносовъ. При этомъ одни Комитеты выразили подобныя пожеланія, не указывая названія тѣхъ водныхъ путей, улучшеніе которыхъ должно быть поставлено на ближайшую очередь; другіе же Комитеты и отдѣльные члены Комитетовъ намѣтили опредѣленно, какія именно рѣки и въ какомъ отношеніи должны быть упорядочены для судоходства съ точки зрѣнія мѣстныхъ интересовъ. Въ частности было указано на желательность улучшенія судоходныхъ условій почти всѣхъ нашихъ водныхъ артерій: Волги, Днѣпра, Днѣстра, Дона, Оки, Бѣлой, Вятки, Шексны, Мологи, Буга, Западной Двины, Нѣмана, а также многихъ другихъ менѣе важныхъ рѣкъ. Были высказаны также пожеланія объ улучшеніи существующихъ и устройствѣ новыхъ рѣчныхъ системъ и каналовъ для соединенія между собою главныхъ рѣчныхъ бассейновъ, а именно о соединеніи Невы и Онежскаго озера съ Бѣлымъ моремъ, Волги съ Онегой (посредствомъ рѣкъ Сухоны и Уфтюги),

---

*) Сужденія Комитетовъ о мѣрахъ къ охраненію водныхъ богатствъ страны подробно изложены въ Сводѣ «Водное хозяйство».

объ улучшеніи Тихвинской системы, соединяющей Волгу съ Невой, объ улучшеніи или проведеніи въ новомъ направленіи Березинскаго канала, соединяющаго Западную Двину съ Днѣпромъ, объ углубленіи существующаго Днѣпровско-Бугскаго канала, о проведеніи Виндавскаго канала для соединенія Нѣмана съ Виндавскимъ портомъ, объ устройствѣ канала отъ Чудского озера черезъ города Феллинъ и Юрьевъ къ Перновскому порту и о проведеніи канала между озерами Копанецкимъ, Глубокимъ и Бабинскимъ.

Желательность учрежденія рѣчныхъ комитетовъ [150]).

Крупную помощь въ дѣлѣ улучшенія судоходныхъ условій рѣкъ могло бы оказать, по мнѣнію сельскохозяйственныхъ Комитетовъ, образованіе особыхъ рѣчныхъ комитетовъ. Комитеты эти должны учреждаться для каждой рѣки отдѣльно, при чемъ въ составъ ихъ должны входить какъ представители правительственныхъ вѣдомствъ, въ частности—Министерствъ Финансовъ и Путей Сообщенія, такъ и представители земскихъ и городскихъ учрежденій, а также выборные отъ мѣстныхъ землевладѣльцевъ, торговцевъ и судохозяевъ, по мнѣнію же Могилевскаго Уѣзднаго Комитета Подольской губерніи, — особые выборные отъ пароходовладѣльцевъ и особые—отъ владѣльцевъ сплавныхъ судовъ (Подольская, 936).

Только отъ такихъ комитетовъ, состоящихъ изъ мѣстныхъ людей, непосредственно заинтересованныхъ въ улучшеніи судоходныхъ условій своей рѣки и близко знакомыхъ съ этою рѣкою, можно ожидать заботливаго принятія мѣръ къ возможному ея улучшенію. На рѣчные комитеты должно быть поэтому возложено всестороннее изученіе судоходныхъ условій рѣкъ и представленіе Правительству ходатайствъ о наиболѣе настоятельныхъ мѣропріятіяхъ по ихъ улучшенію, а также наблюденіе за самымъ производствомъ работъ по расчисткѣ русла и урегулированію теченія рѣки.

Неудовлетворительность и неполнота законодательства о водныхъ путяхъ сообщенія, въ особенности о сплавѣ и бечевникахъ, и необходимость пересмотра этого законодательства [151]).

Существеннымъ препятствіемъ къ широкому и правильному пользованію водными путями сообщенія служатъ также, по мнѣнію Комитетовъ, устарѣлость и несовершенство законоположеній о водныхъ путяхъ и водномъ хозяйствѣ, вредно отзывающіяся на взаимныхъ отношеніяхъ береговыхъ владѣльцевъ и лицъ, пользующихся рѣками. Въ особенности неудовлетворительными и неполными представляются съ этой стороны узаконенія о рѣчномъ сплавѣ и бечевникахъ.

Согласно Уставу Путей Сообщенія (Св. Зак. т. XII, ч. 1, изд. 1857 г., съ прод. 1893 г.), право судоходства и сплава по рѣкамъ и каналамъ предоставляется (по ст. 82) всѣмъ и каждому, изъятіе же какихъ-либо рѣкъ изъ числа сплавныхъ общаго пользованія совершается (ст. 85) на основаніи особыхъ о томъ поста-

новленій; наоборотъ, открытіе водныхъ путей для судоходства, сплава или гонки лѣса и дровъ не требуетъ для своего осуществленія (примѣч. 3 къ ст. 359) особаго правительственнаго распоряженія, и водный путь почитается открытымъ для общаго пользованія, коль скоро онъ, въ естественномъ своемъ состояніи, безъ особыхъ искусственныхъ приспособленій, пригоденъ для судоходства, сплава или гонки лѣса и дровъ.

Вмѣстѣ съ открытіемъ воднаго пути для судоходства и сплава, (ст. 359) судовладѣльцы и плотовщики получаютъ право пользованія бечевниками, которые возникаютъ, какъ выражено въ упомянутой статьѣ, «словомъ закона», по обѣимъ сторонамъ береговъ судоваго фарватера въ 10-саженной ширинѣ, хотя и могутъ быть уменьшаемы, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, до 2 саженъ, а на водныхъ путяхъ сплавныхъ только временно, съ помощью прибылой воды, могутъ быть замѣняемы небольшими тропами для прохода рабочихъ. Затѣмъ, относительно вододѣйствующихъ заведеній (мельницъ, лѣсопильныхъ заводовъ и проч.), въ примѣчаніи 2 къ ст. 363 оговаривается, что указанныя заведенія должны быть приведены въ такое положеніе, чтобы бечевая тяга, ходъ судовъ, гонка плотовъ и сплавъ дровъ не могли встрѣчать ни малѣйшаго препятствія. Что касается несудоходныхъ и несплавныхъ рѣкъ, то воды такихъ рѣкъ, по ст. 424 Законовъ Гражданскихъ (Св. Зак. т. X, ч. 1, изд. 1900 г.), признаются полною собственностью владѣльцевъ береговъ, и въ ст. 360 Уст. Пут. Сообщ. предусматривается лишь право Правительства расчищать такія рѣки и обращать ихъ чрезъ расширеніе руселъ въ сплавныя, съ уплатою вознагражденія за отходящую при этомъ изъ частнаго владѣнія землю, а равно за могущіе послѣдовать отъ измѣненія прежняго положенія рѣкъ убытки владѣльцевъ, на основаніи общаго закона объ отчужденіи частной собственности для государственныхъ или общественныхъ надобностей.

По заявленіямъ нѣсколькихъ Комитетовъ, изложенныя законоположенія приводятъ на практикѣ ко многимъ столкновеніямъ и недоразумѣніямъ, такъ какъ недостаточно точно и опредѣленно регулируютъ взаимныя отношенія и интересы прибрежныхъ землевладѣльцевъ и владѣльцевъ вододѣйствующихъ заведеній, съ одной стороны, и всякаго рода промышленниковъ и рабочихъ, занимающихся доставкою грузовъ по водѣ, — съ другой стороны. Пересмотръ всѣхъ законоположеній о водныхъ путяхъ сообщенія, вообще, и о сплавѣ и бечевникахъ—въ частности, представляется поэтому вполнѣ настоятельнымъ и необходимымъ (Костромская, 469; С.-Петербургская, 12, 96), при чемъ къ участію въ пересмотрѣ,

въ видахъ болѣе точнаго выясненія нуждъ и обстоятельствъ сплава, слѣдуетъ привлечь представителей земствъ и лѣсопромышленности (Новгородская, 68—69, 74—75, 101).

Въ Трудахъ другихъ Комитетовъ недостатки вышеизложенныхъ законоположеній выясняются болѣе подробно, съ указаніемъ и самыхъ мѣръ къ ихъ исправленію. По мнѣнію Олонецкаго Губернскаго Комитета, слѣдуетъ возможно болѣе облегчить расчистку рѣчекъ для обращенія ихъ въ сплавныя, предоставивъ, съ этою цѣлью, частной иниціативѣ—напримѣръ, лѣсопромышленникамъ,—право производить расчистку рѣчекъ по чужимъ дачамъ (Олонецкая, 95). Въ противоположность этому мнѣнію, нѣсколькими другими Комитетами отмѣчается желательность, при открытіи рѣкъ для общаго пользованія, большаго огражденія интересовъ владѣльцевъ береговъ и, въ особенности, владѣльцевъ вододѣйствующихъ заведеній.

«Вредъ, причиняемый землямъ частныхъ землевладѣльцевъ сплавомъ лѣса и разрушеніемъ или порчею при пропускѣ лѣса мельничныхъ сооруженій, представляется всѣмъ извѣстнымъ и не подлежащимъ оспариванію фактомъ,—говорится въ Трудахъ Гродненскаго Губернскаго Комитета. — Закономъ охраняются права лѣсопромышленниковъ и игнорируются интересы владѣльцевъ прибрежныхъ земель и мельницъ... Нѣтъ ничего легче, какъ добиться признанія лѣсосплавною такой рѣки, которая никогда для цѣлей сплава лѣса не служила и служить безъ мельничныхъ сооруженій не могла. Стоитъ возбудить лѣсопромышленникамъ ходатайство— и Министерство Путей Сообщенія, въ большинствѣ случаевъ, даже не собирая надлежащихъ справокъ отъ мѣстныхъ властей, признаетъ рѣку лѣсосплавною, при чемъ владѣльцы мельницъ являются вынужденными устраивать спуски для пропуска лѣса, т. е. затрачивать, для пользы и выгоды торговцевъ лѣсомъ, немалыя суммы на устройство и ежегодный ремонтъ дорого стоящихъ сооруженій. Ничтожный ручей, даже въ полную воду недостаточный для сплава лѣса, при постройкѣ мельничныхъ плотинъ обращается, однимъ почеркомъ пера, въ лѣсосплавную рѣку... Такимъ образомъ, землевладѣлецъ несетъ только одни убытки, а торговецъ лѣсомъ получаетъ однѣ выгоды, потому что ничего не платитъ ни за энергію воды, скопленную чужими плотинами, ни за устройство сооруженій для пропуска лѣса, ни за порчу шлюзовъ и насыпей, ни за обвалъ береговъ, произведенный сплавляемыми бревнами и колодами, а владѣлецъ прибрежной земли и мельницы, благодаря затратамъ котораго только и можетъ ручей обслуживать интересы лѣсопромышленниковъ, кромѣ расходовъ, ничего отъ сплава лѣса не видитъ и не можетъ даже претендовать на возмѣщеніе убыт-

ковъ, имуществу его причиненныхъ» (Гродненская, 180). Находя такое положеніе ненормальнымъ, Гродненскій Губернскій Комитетъ пришелъ къ заключенію о необходимости урегулированія законодательнымъ путемъ взаимныхъ отношеній владѣльцевъ земельной собственности и мельницъ, съ одной стороны, и лѣсопромышленниковъ, сплавляющихъ лѣсъ черезъ мельничныя сооруженія — съ другой; главное же — о желательности измѣненія порядка признанія рѣкъ лѣсосплавными, съ тѣмъ, чтобы рѣшеніе вопроса объ этомъ производилось каждый разъ лишь по всестороннемъ обслѣдованіи мѣстныхъ условій, при участіи мѣстныхъ должностныхъ лицъ. Исходя изъ тѣхъ же соображеній, Гродненскій Уѣздный Комитетъ призналъ желательнымъ установленіе по закону справедливой нормы вознагражденія береговыхъ владѣльцевъ за пользованіе энергіею воды и за поврежденіе береговъ и искусственныхъ сооруженій при сплавѣ лѣса, помимо права взысканія иныхъ убытковъ по суду (Гродненская, 463). По мнѣнію Поневѣжскаго Комитета Ковенской губерніи, при объявленіи рѣчекъ сплавными, необходимо вознагражденіе владѣльцевъ не только за тѣ расходы, которые могутъ потребоваться при этомъ на переустройство плотинъ, преобразованіе мельницъ въ паровыя и др., но и за полосу земли, отходящую подъ бечевники (Ковенская, 124). Указывается также желательность установленія платы въ пользу владѣльцевъ береговъ, при устройствѣ лѣсныхъ пристаней (Ярославская, 93).

Въ связи съ вопросомъ о сплавѣ обсуждался въ нѣкоторыхъ Комитетахъ также вопросъ о самомъ способѣ сплава лѣса, регулируемомъ нынѣ правилами, издаваемыми Министромъ Путей Сообщенія, на основаніи примѣч. 2 къ ст. 89 Уст. Пут. Сообщ. При этомъ была отмѣчена стѣснительность для лѣсопромышленности воспрещенія на нѣкоторыхъ рѣкахъ (напр., на р. Мстѣ, выше гор. Боровичей) сплава дровъ розсыпью (Новгородская, 68, 101); выражены были также мнѣнія о желательности отмѣны обязательной выборки сплавныхъ билетовъ для частныхъ лѣсовладѣльцевъ, какъ мѣры, не предупреждающей порубокъ и кражи лѣса, а между тѣмъ создающей для населенія массу хлопотъ и вызывающей много непроизводительныхъ побочныхъ расходовъ (Вологодская, 13, 173, 177—178).

Кромѣ улучшенія судоходныхъ условій рѣкъ и урегулированія правъ пользованія водными путями, необходимо также, по мнѣнію нѣкоторыхъ Комитетовъ, осуществленіе ряда мѣропріятій къ облегченію самаго судоходства путемъ созданія болѣе выгодныхъ условій для судоходнаго промысла. Въ этихъ видахъ рекомендуется, прежде всего, принятіе мѣръ къ удешевленію и улучшенію рѣчного судостроенія, въ частности — пониженіе тарифовъ на доставку сосно-

Желательность принятія мѣръ къ удешевленію и улучшенію рѣчного судостроенія 152).

ваго лѣса (Подольская, 934); устройство образцовыхъ казенныхъ судостроительныхъ мастерскихъ, съ предоставленіемъ успѣшно подготовившимся къ судоходному дѣлу мастерамъ льготъ по воинской повинности, и организація кредита для развитія рѣчного судостроенія (Олонецкая, 96, 104). Далѣе, указывается на необходимость устройства новыхъ и лучшаго оборудованія нѣкоторыхъ существующихъ затоновъ и зимовокъ для судовъ на рѣкахъ Днѣстрѣ и Камѣ. Отмѣчается также желательность распространенія ссудной операціи Государственнаго Банка на грузы, идущіе непосредственно по водному пути, минуя желѣзную дорогу, и желательность принятія мѣръ къ удешевленію страхованія водныхъ грузовъ.

Желательность устройства удобныхъ затоновъ и зимовокъ для судовъ 153).

Желательность распространенія ссудной операціи Государственнаго Банка на водные грузы и удешевленія страхованія грузовъ 154).

Наконецъ, многими Комитетами выясняется настоятельная потребность въ улучшеніи условій перевозки по воднымъ путямъ пассажировъ и грузовъ, для чего предлагается развитіе пароходныхъ сообщеній, а также лучшее устройство грузовыхъ судовъ и установленіе правильнаго надзора за рѣчнымъ судоходствомъ. «Изобиліе озеръ, рѣкъ и заливовъ Онежскаго озера въ Олонецкой губерніи,—говорится въ Трудахъ Олонецкаго Губернскаго Комитета,—представляетъ благопріятное условіе для водныхъ сообщеній, на которыя, однако, мало было обращенѣ до сихъ поръ вниманія. Изъ существующихъ водныхъ пространствъ эксплоатируются пассажирскимъ пароходнымъ сообщеніемъ рѣка Свирь и Онежское озеро только въ прямомъ направленіи отъ истока Свири на г.г. Петрозаводскъ и Повѣнецъ и село Подпорожье (близъ г. Пудожа). Всѣми прочими водными пространствами населеніе пользуется первобытными способами, т. е. на небольшихъ лодкахъ. При большихъ водныхъ бассейнахъ плаваніе на лодкахъ представляетъ значительныя опасности, а временами, при сильныхъ вѣтрахъ, прямо немыслимо». Весьма желательнымъ представляется поэтому развитіе мелкаго пароходства по типу финляндскаго, о чемъ возникалъ неоднократно вопросъ въ Земскихъ Собраніяхъ; однако, до настоящаго времени вопросъ этотъ остается открытымъ. «Разсчитывать въ этомъ дѣлѣ на частную предпріимчивость при настоящихъ условіяхъ жизни Олонецкаго края не представляется никакихъ основаній: населеніе слишкомъ рѣдко, промышленность и промыслы въ зачаточномъ состояніи, а потому мелкое пароходство можетъ или только вернуть затраты или, въ лучшемъ случаѣ, давать минимальную прибыль. Въ этомъ дѣлѣ, не ожидая посторонней иниціативы, желателенъ былъ бы опытъ со стороны земства. Земство, не преслѣдуя коммерческихъ цѣлей, но удовлетворяя нужду населенія, даже при полномъ отсутствіи прибылей можетъ считать цѣль вполнѣ достигнутой. Въ случаѣ же прибыльности пароходства весьма вѣроятно, что опытъ выдвинетъ и частную предпріимчивость въ этомъ дѣлѣ (Олонецкая, 50, 51). За развитіе пароходныхъ со-

Желательность развитія пароходныхъ сообщеній 155).

общеній высказались также Губернскій и Печорскій Комитеты Архангельской губерніи (по рѣкамъ Ижмѣ, Печорѣ, Усѣ и Мезени) и Лифляндскій Губернскій Комитетъ (для облегченія и улучшенія сообщеній съ островомъ Эзелемъ).

Желательность упорядоченія и удешевленія перевозки рабочихъ по воднымъ путямъ [156]).

Далѣе, относительно пассажирскихъ сообщеній, особое вниманіе Комитетовъ было обращено на упорядоченіе перевозки по воднымъ путямъ сельскохозяйственныхъ и другихъ рабочихъ, уходящихъ на отхожіе заработки. Передвиженіе рабочихъ по воднымъ путямъ имѣетъ за собою существенное преимущество передъ желѣзными дорогами въ отношеніи большей дешевизны платы за проѣздъ, но условія пребыванія рабочихъ на пристаняхъ и перевозки на пароходахъ оказываются, по свидѣтельству Комитетовъ, даже худшими, чѣмъ на желѣзныхъ дорогахъ: огромная скученность и неимовѣрная грязь на палубахъ, нерѣдко лишенныхъ какой-либо покрышки, медленность передвиженія, нерегулярность рейсовъ и обычное запаздываніе пароходовъ—представляются обычными явленіями (Вологодская, 308; Симбирская, 49—50; Херсонская, 299, 305, и др.). Еще хуже условія передвиженія на другихъ судахъ—промысловыхъ рыбницахъ безъ каютъ, баржахъ, лодкахъ и, въ особенности, на такъ называемыхъ «дубахъ», посредствомъ которыхъ передвигается, напримѣръ, въ Херсонскую губернію рабочихъ вдвое болѣе (10% общаго числа всѣхъ рабочихъ, зарегистрированныхъ на врачебно-продовольственныхъ пунктахъ этой губерніи) противъ совершающихъ путь на пароходахъ (5% всего числа). «Переѣздъ на дубахъ является самымъ дешевымъ, но въ то же время самымъ опаснымъ, — говорится въ Трудахъ Одесскаго Комитета. Дубы эти обыкновенно плохо сбиты, покупаются только для того, чтобы спуститься внизъ по Днѣпру, и потомъ тотчасъ продаются. Рабочихъ берутъ на нихъ столько, сколько найдетъ возможнымъ хозяинъ, при чемъ путешествіе продолжается отъ 5 до 8 дней. Неудивительно поэтому, что не проходитъ года безъ того, чтобы одинъ—два, а то и больше переполненныхъ дуба не пошли ко дну съ ихъ пассажирами» (Херсонская, 108, 304). Устраненіе указанныхъ недостатковъ и подчиненіе передвиженія рабочихъ по воднымъ путямъ соотвѣтствующему надзору являются, въ виду приведенныхъ обстоятельствъ, совершенно необходимыми. Представляется равнымъ образомъ желательнымъ, по мнѣнію нѣкоторыхъ Комитетовъ, пониженіе провозной платы для рабочихъ на пароходахъ.

Желательность улучшенія перевозки по воднымъ путямъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ [157]).

Плохо приспособленными оказываются также существующія суда для перевозки сельскохозяйственныхъ продуктовъ. «Въ Астраханской губерніи развито садоводство, огородничество, скотоводство и рыболовство. Виноградъ, арбузы, дыни, скотъ и рыба въ большемъ количествѣ отправляются изъ этой губерніи на рынки Европейской Россіи. Перевозка всего этого огромнаго количества груза,

кромѣ скота, который обыкновенно отправляется гономъ, производится на пароходахъ, лодкахъ и баржахъ, но ни одно изъ судовъ не имѣетъ для этого никакихъ спеціальныхъ приспособленій. Грузъ часто кладется на палубѣ судовъ подъ открытымъ небомъ, подвергаясь вліянію погоды: дождей, вѣтровъ, палящихъ лучей солнца, заморозковъ и т. д.» (Астраханская, 87). Приспособленія судовъ, по указаніямъ спеціалистовъ, къ перевозкѣ сельскохозяйственныхъ продуктовъ, для защиты ихъ отъ вліяній погоды и сохраненія при высокой температурѣ, являются поэтому совершенно необходимыми. Вмѣстѣ съ тѣмъ желательно обязать судовладѣльцевъ изыскать способы къ ускоренію передвиженія грузовъ, возложивъ на пароходныя общества и владѣльцевъ судовъ отвѣтственность за порчу грузовъ въ дорогѣ, мѣстахъ пріемки и сдачи и за несвоевременную доставку грузовъ; при чемъ предъявленіе исковъ слѣдуетъ разрѣшить по мѣсту сдачи и полученія грузовъ, а не по мѣсту нахожденія пароходныхъ конторъ или мѣсту жительства судохозяевъ. Выражаются также пожеланія объ установленіи предѣльныхъ таксъ за проѣздъ и провозъ грузовъ и о принятіи мѣръ противъ соглашеній судовладѣльцевъ въ цѣляхъ установленія высокихъ платъ, — что имѣетъ, напримѣръ, мѣсто, по свидѣтельству Ковенскаго Уѣзднаго Комитета, среди нѣмецкихъ судовладѣльцевъ, на р. Нѣманѣ (Вятская, 194; Ковенская, 48).

Недостаточность и неудовлетворительное состояніе существующихъ русскихъ коммерческихъ портовъ и желательность лучшаго ихъ оборудованія, а также устройства новыхъ портовъ и гаваней 158).

Остановили на себѣ вниманіе нѣкоторыхъ мѣстныхъ Комитетовъ также вопросы о внѣшнихъ водныхъ путяхъ сообщенія, именно объ оборудованіи портовъ и организаціи срочной морской перевозки грузовъ. Нынѣшнее состояніе нашихъ коммерческихъ портовъ признается Комитетами весьма неудовлетворительнымъ. «Наши порты— эти важныя средства сношенія съ остальнымъ міромъ, такъ сказать окна въ Европу, находятся еще въ худшемъ состояніи, чѣмъ желѣзныя дороги,—говорится въ Трудахъ Мглинскаго Комитета Черниговской губерніи. Даже главные порты требуютъ переустройства въ родѣ расширенія, углубленія, оборудованія и пр., меньшіе же порты остаются въ первобытномъ состояніи; изъ нихъ вывозятъ гораздо меньше, чѣмъ можетъ дать ихъ районъ, изъ котораго предпочитаютъ вывозить большую часть продуктовъ кружнымъ путемъ по желѣзнымъ дорогамъ, неся лишніе расходы. Бассейны почти всѣхъ портовъ недостаточно глубоки. До половины 90-хъ годовъ увлекались 18-футовыми портами, забывая, что осадка морскихъ судовъ давно перешла за 20 футовъ; только 3—4 порта имѣли глубину 20—22 фута, да и та оказалась недостаточной для многихъ судовъ, которыя не могутъ входить въ гавань и грузятся

при помощи мелкихъ судовъ, что вызываетъ лишніе расходы. Для главныхъ грузовъ, за малыми исключеніями, нѣтъ спеціальныхъ гаваней; въ особомъ пренебреженіи находится экспортируемый лѣсъ, для котораго нѣтъ нигдѣ настоящихъ гаваней и складочныхъ мѣстъ. Такъ называемыя причальныя линіи почти вездѣ коротки, отчего суда должны долго ожидать очереди, платить за простой, и товаръ въ порту долго лежитъ въ ожиданіи нагрузки, а за это время и самыя цѣны мѣняются. Тѣсны также и самыя территоріи портовъ: на нихъ нельзя сразу помѣстить много товара, часть котораго складывается въ другихъ мѣстахъ, при чемъ за храненіе и подвозъ платится лишнее. Все это ведетъ къ высокимъ накладнымъ расходамъ, которые въ главныхъ портахъ доходятъ до 3—4, а иногда до 5—6 коп. на пудъ, что, въ общемъ, ежегодно ложится огромнымъ бременемъ, особенно на хлѣбную торговлю, гдѣ даже разница въ 10 коп. на четверти или 1 коп. на пудъ имѣетъ иногда рѣшающее значеніе на международномъ рынкѣ, замедляя или ускоряя сбытъ; въ иностранныхъ портахъ накладные расходы доведены до 1 коп. на пудѣ, какъ это мы видимъ у нашего конкурента—Соединенныхъ Штатовъ, рѣдко—до 1½ коп., какъ это имѣетъ мѣсто въ нѣкоторыхъ западно-европейскихъ портахъ. Указанное неустройство портовъ съ каждымъ годомъ все больше даетъ себя чувствовать, особенно въ виду роста нашей морской торговли. Въ 1901 г. изъ 1.400 милл. пудовъ, обращавшихся въ нашей внѣшней торговлѣ по ввозу и вывозу, на морскую торговлю приходилось 950 милл. пуд., или 68%; по цѣнности—изъ 1.250 милл. руб. черезъ порты прошло 900 милл. руб., или 72%; къ этому надо еще добавить 700 милл. пуд., перевезенные каботажемъ. Однѣ эти цифры обязываютъ къ усиленной заботѣ о портахъ» (Черниговская, 277, 278).

Въ виду отмѣченныхъ недостатковъ нашихъ коммерческихъ портовъ Комитеты признали необходимымъ приведеніе ихъ въ лучшее состояніе, въ смыслѣ открытія къ нимъ доступа глубоко-сидящимъ судамъ, а также достиженія большей быстроты и дешевизны нагрузки и выгрузки, при чемъ выражены были мнѣнія о желательности допущенія къ устройству и оборудованію портовъ частной иниціативы и предпріимчивости, съ сохраненіемъ за портами правительственнаго надзора. На ряду съ этими общими указаніями, высказываются пожеланія объ устраненіи опредѣленныхъ недостатковъ существующихъ портовъ и якорныхъ стоянокъ и о сооруженіи новыхъ портовъ и гаваней.

Въ частности приводятся слѣдующія пожеланія: о большемъ благоустройствѣ Архангельскаго порта, съ учрежденіемъ въ немъ портовой полиціи; объ улучшеніи естественныхъ мелкихъ портовъ

по южному берегу Финскаго залива, въ обращеніемъ въ портъ—убѣжище Лужской губы и образованіемъ порта изъ Копанецкаго озера посредствомъ углубленія рѣки Пепіи, соединяющей озеро съ Капорской губой; объ устройствѣ въ Одесскомъ портѣ на Пересыпи новой хлѣбной гавани, глубиною до 30 футовъ, съ огражденіемъ ея особымъ волноломомъ, а также объ оборудованіи нефтяной, угольной и лѣсной гаваней въ томъ же порту; о лучшемъ оборудованіи порта въ Николаевѣ, о сооруженіи морского порта въ Аккерманѣ, съ углубленіемъ Днѣстровскаго лимана для устраненія необходимости въ дорого стоящей перегрузкѣ на глубокосидящія морскія суда; объ открытіи вновь торговаго порта въ Севастополѣ и устройствѣ порта въ Евпаторіи; объ углубленіи Керчь-Еникальскаго канала до 24 — 25 футовъ и лучшемъ оборудованіи и углубленіи Маріупольскаго, Таганрогскаго и другихъ портовъ Азовскаго моря; объ углубленіи банокъ при впаденіи Волги въ море и различныя пожеланія о лучшемъ оборудованіи входовъ въ порты, съ установкою новыхъ маяковъ, створныхъ огней и другихъ показательныхъ знаковъ.

Желательность осуществленія мѣропріятій, направленныхъ къ пониженію морскихъ фрахтовъ 159).

Кромѣ оборудованія портовъ для уменьшенія накладныхъ расходовъ при погрузкѣ и выгрузкѣ хлѣба и другихъ товаровъ, представляется желательнымъ, по мнѣнію Комитетовъ, принятіе непосредственныхъ мѣръ къ пониженію морскихъ фрахтовъ. Цѣль эта могла бы быть достигнута осуществленіемъ ряда мѣропріятій, направленныхъ къ созданію русскаго коммерческаго флота, для устраненія зависимости отъ иностранныхъ судовладѣльцевъ. Въ числѣ этихъ мѣропріятій, одною изъ самыхъ важныхъ мѣръ является открытіе льготнаго кредита строителямъ каботажныхъ судовъ и судостроительнымъ товариществамъ подъ обезпеченіе строящихся судовъ (Эстляндская, 177); полезно было бы также оказаніе прямой помощи частной инициативѣ въ дѣлѣ расширенія торговаго флота, по образцу существующаго уже субсидированія нѣкоторыхъ пароходныхъ обществъ — напримѣръ, общества «Кавказъ и Меркурій» или «Русскаго Общества Пароходства и Торговли» (Черниговская, 279); равнымъ образомъ, желательно продленіе льготы по безпошлинному отпуску изъ казны лѣса на ремонтъ и постройку поморскихъ судовъ (Архангельская, 186). Той же цѣли могли бы служить, далѣе, отмѣна или значительное пониженіе портовыхъ судовыхъ сборовъ, по крайней мѣрѣ для такихъ громоздкихъ и малоцѣнныхъ грузовъ, какъ камень, кирпичъ и дерево (Лифляндская, 199). Затѣмъ могло бы, безспорно, способствовать уменьшенію фрахтовъ пониженіе пошлинъ на ввозимый въ Россію каменный уголь (Курская, 534; Полтавская, 327).

Желательность установленія срочныхъ заграничныхъ рейсовъ и устройства регулярнаго каботажнаго плаванія 160).

Наконецъ, весьма важнымъ условіемъ для развитія правильной морской торговли и различнаго рода морскихъ промысловъ является, по мнѣнію Комитетовъ, установленіе срочныхъ пароходныхъ рейсовъ для транспортированія скоропортящихся грузовъ за границу и устройство каботажнаго плаванія, съ заходомъ судовъ въ отдаленныя промысловыя становища. Большинство ходатайствъ послѣдняго рода относилось при этомъ къ устройству регулярныхъ рейсовъ вдоль береговъ отдаленнаго Мурманскаго побережья.

Заключенія Комитетовъ.

На основаніи изложенныхъ сужденій Комитеты пришли къ нижеслѣдующимъ заключеніямъ по вопросу объ упорядоченіи водныхъ сообщеній.

I. Желательно вообще улучшеніе судоходныхъ условій рѣкъ.

Архангельская губ.: 1) Губернскій (72)—**посредствомъ расчистки русла.**

Астраханская губ.: 2) Красноярскій (175).

Витебская губ.: 3) Губернскій (18) и 4) Себежскій (502)—**посредствомъ расчистки русла.**

Владимірская губ.: 5) Владимірскій У. (68)—**посредствомъ расчистки руселъ рѣкъ.**

Воронежская губ.: 6) Богучарскій (72).

Вятская губ.: 7) Губернскій (24)—**посредствомъ принятія мѣръ противъ образованія и увеличенія перекатовъ, съ воспрещеніемъ рубки и корчевки лѣса по берегамъ рѣкъ.**

Екатеринославская губ.: 8) Верхнеднѣпровскій (127). 9) Маріупольскій (145).

Казанская губ.: 10) Губернскій (18). 11) Мамадышскій (80). 12) Чистопольскій (203).

Кіевская губ.: 13) Васильковскій (377). 14) Липовецкій (897).

Курляндская губ.: 15) Фридрихштадтскій (71)—**посредствомъ спрямленія и урегулированія теченія рѣкъ.**

Лифляндская губ.: 16) Губернскій (4).

Пермская губ.: 17) Губернскій (9, 30, 58) и 18) Соликамскій (459, 460—461)—**посредствомъ воспрещенія рубки лѣса по берегамъ рѣкъ.**

Подольская губ.: 19) Губернскій (160—161). 20) Винницкій (225). 21) Гайсинскій (435). 22) Каменецъ-Подольскій У. (676).

Полтавская губ.: 23) Губернскій (36, 39) — **при затратѣ на водные пути части средствъ, предназначаемыхъ на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ.**

Самарская губ.: 24) Губернскій (14). 25) Бугульминскій (165)—**посредствомъ расчистки русла рѣкъ.** 26) Бугурусланскій (287). 27) Самарскій У. (148).

Смоленская губ.: 28) Бѣльскій (64). 29) Юхновскій (297).

Тамбовская губ.: 30) Губернскій (8, 13, 16) и 31) Кирсановскій (192) — **посредствомъ спрямленія и урегулированія рѣкъ.**

Уфимская губ.: 32) Бирскій (57).

Херсонская губ.: 33) Губернскій (83). 34) Александрійскій (194) — **посредствомъ охраненія теченія рѣкъ отъ заносовъ.** 35) Одесскій (235).

Черниговская губ.: 36) Городнянскій (189).

II. Желательно приведеніе въ судоходное состояніе и улучшеніе судоходныхъ условій слѣдующихъ рѣкъ:

1. Рѣки Волги.

Тверская губ.: Корчевскій (309)—**устройство запасныхъ водохранилищъ изъ Петровскихъ озеръ въ Корчевскомъ уѣздѣ.**

2. Рѣки Днѣпра.

Екатеринославская губ.: 1) Верхнеднѣпровскій (127)—**углубленіе русла и урегулированіе теченія.**

Кіевская губ.: 2) Губернскій (31)—**на всемъ протяженіи до Чернаго моря.**

Херсонская губ.: 3) Губернскій (42)—**расчистка русла.** 4) Одесскій (236) — **углубленіе фарватера отъ Александровска до Каховки по крайней мѣрѣ до 10 футовъ.**

3. Рѣки Днѣстра.

Бессарабская губ.: 1) Губернскій (7, 81)—**съ ассигнованіемъ необходимыхъ суммъ изъ казны.** 2) Бендерскій (160, 181) — **расчистка и выпрямленіе русла.** 3) Сорокскій (345)—**урегулированіе теченія.** 4) Хотинскій (383)—**урегулированіе теченія и укрѣпленіе береговъ.**

Подольская губ.: 5) Губернскій (160—161)—**съ приведеніемъ рѣки въ судоходное состояніе до границы Австріи.** 6) Винницкій (225—226). 7) Могилевскій (902, 904, 935)—**съ отпускомъ изъ казны необходимой суммы на окончаніе работъ по улучшенію судоходныхъ условій рѣки на всемъ протяженіи ея до границы Австріи.**

Херсонская губ.: 8) Губернскій (42) — **расчистка и приведеніе въ лучшее сплавляемое состояніе.** 9) Одесскій (235—236)—**расчистка русла рѣки ниже Могилева и углубленіе Днѣстровскаго лимана до 8 футовъ.**

4. Рѣки Дона.

Воронежская губ.: 1) Губернскій (16). 2) Богучарскій (72) — **въ особенности расчистка рѣки въ среднемъ теченіи отъ станціи Лиски до станціи Качалинской.** 3) Павловскій (156).

Тамбовская губ.: 4) Борисоглѣбскій (112).

5. Рѣки Буга.

Подольская губ.: 1) Губернскій (160—161)—**урегулированіе теченія рѣки на всемъ протяженіи.** 2) Винницкій (225—226). 3) Могилевскій (902—904).

Херсонская губ.: 4) Губернскій (42)—**расчистка русла.** 5) Одесскій (236) — **ниже гор. Вознесенска.**

6. Рѣки Прута.

Бессарабская губ.: Хотинскій (383)— **урегулированіе теченія рѣки и укрѣпленіе береговъ ея.**

7. Рѣки Западной Двины.

Витебская губ.: Велижскій (115) — **очистка русла отъ камней и мелей, при воспрещеніи раскопки береговъ для добыванія извести.**

8. Рѣки Нѣмана.

Виленская губ.: 1) Губернскій (15). 2) Виленскій У. (87). 3) Лидскій (130)—**урегулированіе теченія рѣки.**

9. Рѣки Алоли.

Псковская губ.: Новоржевскій (116)—**расчистка русла рѣки.**

10. Рѣки Бѣлой.

Уфимская губ.: Бирскій (56).

11. Рѣки Ваги.

Архангельская губ.: 1) Губернскій (55) — **углубленіе устья рѣки.** 2) Шенкурскій (261)—**расчистка русла рѣки отъ мелей.**

12. Рѣки Ветлуги.

Костромская губ.: 1) Варнавинскій (210).

Нижегородская губ.: 2) Губернскій (37). 3) Макарьевскій (416).

13. Рѣки Виліи.

Виленская губ.: 1) Губернскій (15). 2) Виленскій У. (87)—**расчистка отъ камней.**

14. Рѣки Водлы.

Олонецкая губ.: 1) Губернскій (116) и 2) Петрозаводскій (257)—**расчистка русла, съ производствомъ работъ во время недорода.**

15. Рѣки Волхова.

Новгородская губ.: Губернскій (44, 98)— **шлюзованіе Волховскихъ порогов.**

16. Рѣки Вороны.

Тамбовская губ.: 1) Губернскій (16) и 2) Кирсановскій (192)—**спрямленіе и урегулированіе русла.**

17. Рѣки Вятки.

Вятская губ.: Губернскій (24) — **расчистка перекатовъ и охраненіе верховьевъ рѣки отъ обезлѣсенія.**

18. Рѣки Горыни.

Волынская губ.: Луцкій (157)—**снятіе мельничныхъ плотинъ.**

19. Рѣки Иньвы.

Пермская губ.: 1) Губернскій (30, 65) и 2) Соликамскій (460—461)—**уничтоженіе Майкорскаго загражденія, съ признаніемъ рѣки судоходною не отъ села Майкора, а отъ Кудымкора.**

20. Рѣки Куньи.

Псковская губ.: Великолуцкій (98)—**исправленіе теченія.**

21. Рѣки Ловати.

Псковская губ.: 1) Великолуцкій (98) — **урегулированіе теченія.** 2) Новоржевскій (116)—**расчистка русла.**

22. Рѣки Луги.

С.-Петербургская губ.: 1) Губернскій (13) и 2) Ямбургскій (96)—**расчистка также устья рѣки.**

23. Рѣки Мезени.

Архангельская губ.: Губернскій (55)—**въ цѣляхъ приспособленія къ пароходному движенію.**

24. Рѣки Мологи.

Ярославская губ.: Мологскій (98) — **урегулированіе русла и канализація приpѣчныхъ болотъ.**

25. Рѣки Муховца.

Гродненская губ.: 1) Губернскій (40) и 2) Пружанскій (502)—**расчистка русла и урегулированіе теченія рѣки.**

26. Рѣки Наровы.

С.-Петербургская губ.: 1) Губернскій (13) и 2) Ямбургскій (96) — **углубленіе и расчистка отъ пороговъ.**

Эстляндская губ.: 3) Ревельскій (178) — **въ цѣляхъ также осушенія Чудского озера.**

27. Рѣки Оки.

Калужская губ.: Губернскій (9)—**углубленіе фарватера и шлюзованіе рѣки.**

28. Рѣки Полисты.

Псковская губ.: Новоржевскій (116)—**расчистка русла рѣки.**

29. Рѣки Полы.

Новгородская губ.: Демянскій (215).

30. Рѣки Россони.

С.-Петербургская губ.: 1) Губернскій (13). 2) Ямбургскій (96).

31. Рѣки Сейма.

Курская губ.: Льговскій (393).

32. Рѣки Стыри.

Волынская губ.: Луцкій (157)—**снятіе мельничныхъ плотинъ.**

33. Рѣки Суры.

Пензенская губ.: Губернскій (23)—**расчистка отъ корчей.**

34. Рѣки Угры.

Калужская губ.: Губернскій (9)—**укрѣпленіе береговъ.**

35. Рѣки Унжи.

Костромская губ.: Кологривскій (377, 396)—**углубленіе русла.**

36. Рѣки Уфимки.

Уфимская губ.: Бирскій (56).

37. Рѣки Шексны.

Ярославская губ.: Мологскій (98)—**урегулированіе русла рѣки.**

38. Рѣки Ясельды.

Гродненская губ.: 1) Губернскій (40) и 2) Пружанскій (502)—**расчистка русла и урегулированіе теченія.**

III. Желательно улучшеніе существующихъ рѣчныхъ системъ и сооруженіе новыхъ каналовъ.

1. Соединеніе Бѣлаго моря каналомъ съ Онежскимъ озеромъ.

Олонецкая губ.: Губернскій (96, 104).

2. Соединеніе р. Волги каналомъ съ р. Онегою и Бѣлымъ моремъ.

Вологодская губ.: 1) Губернскій (10). 2) Кадниковскій (183) — **чрезъ соединеніе рѣкъ Волги, Сухоны и Уфтюги.**

3. Улучшеніе Тихвинской системы.

Новгородская губ.: 1) Губернскій (45, 98). 2) Тихвинскій (421)—**посредствомъ созданія резервуаровъ воды, при осушеніи Ругуйскаго, Зеленецкаго и Спасо-Оскуйскаго болотъ.**

Ярославская губ.: 3) Губернскій (31). 4) Мологскій (113).

4. Улучшеніе Березинской системы.

Кіевская губ.: 1) Губернскій (31)—**съ расширеніемъ до большихъ размѣровъ.**

Минская губ.: 2) Губернскій (8)—**посредствомъ сооруженія канала отъ озера Пеликъ къ р. Есѣ.** 3) Борисовскій (125).

5. Углубленіе Днѣпровско-Бугскаго канала.

Гродненская губ.: Кобринскій (472).

6. Проведеніе Виндавскаго канала для соединенія р. Нѣмана съ Виндавскимъ портомъ.

Ковенская губ.: 1) Губернскій (18). 2) Россіенскій (141). 3) Тельшевскій (155). 4) Шавельскій (177).

Курляндская губ.: 5) Виндавскій (34).

7. Проведеніе канала отъ Чудского озера къ Перновскому порту.

Лифляндская губ.: 1) Губернскій (4). 2) Перновскій (200) — **черезъ города Феллинъ и Юрьевъ.** 3) Юрьевскій (228).

8. Сооруженіе канала между озерами Копанецкимъ, Глубокимъ и Бабинскимъ.

С.-Петербургская губ.: Ямбургскій (94).

IV. Для изученія условій судоходства на отдѣльныхъ рѣкахъ и наблюденія за приведеніемъ ихъ въ лучшее состояніе, желательно учрежденіе особыхъ рѣчныхъ комитетовъ изъ представителей заинтересованныхъ вѣдомствъ (Министерствъ Финансовъ и Путей Сообщенія), земскихъ и городскихъ учрежденій, а также выборныхъ отъ мѣстныхъ землевладѣльцевъ, торговцевъ и судохозяевъ.

Бессарабская губ.: 1) Губернскій (7)—**для рѣки Днѣстра.**

Казанская губ.: 2) Губернскій (18) и 3) Чистопольскій (203)—**для рѣки Камы.**

Подольская губ.: 4) Губернскій (161). 5) Могилевскій (936) — **для рѣки Днѣстра, съ участіемъ представителей отъ трехъ смежныхъ губерній: Бессарабской, Подольской и Херсонской.**

Херсонская губ.: 6) Одесскій (238).

V. Въ виду неполноты и несовершенства Устава Путей Сообщенія, желателенъ пересмотръ законоположеній о водныхъ путяхъ, а въ особенности о сплавѣ и бечевникахъ.

Гродненская губ.: 1) Губернскій (180)—**съ измѣненіемъ существующаго порядка признанія рѣкъ лѣсосплавными, въ цѣляхъ большаго обезпеченія интересовъ владѣльцевъ береговъ и водяныхъ мельницъ.** 2) Гродненскій У. (463)—**съ установленіемъ справедливой нормы вознагражденія береговыхъ владѣльцевъ за пользованіе при сплавѣ лѣса энергіею воды, а также за повреждепіе береговъ и искусственныхъ сооруженій.**

Ковенская губ.: 3) Поневѣжскій (124) — **съ установленіемъ при объявленіи рѣкъ сплавными вознагражденія владѣльцевъ береговъ за бечевники и за устройство необходимыхъ плотинъ, передѣлку мельницъ въ паровыя и вообще за лишеніе владѣльцевъ доходныхъ статей.**

Новгородская губ.: 4) Губернскій (68, 69, 101) — **при участіи представителей земствъ и лѣсопромышленности.**

Олонецкая губ.: 5) Губернскій (95)—**съ предоставленіемъ лѣсопромышленникамъ права расчистки рѣчекъ, протекающихъ по чужимъ дачамъ.**

С.-Петербургская губ.: 6) Губернскій (12). 7) Ямбургскій (96).

VI. Желателенъ пересмотръ правилъ о сплавѣ дровъ и лѣсныхъ матеріаловъ.

Вологодская губ.: 1) Губернскій (13) и 2) Кадниковскій (173)—**отмѣна обязательности выборки сплавныхъ билетовъ.**

Новгородская губ.: 3) Губернскій (68, 101) — **отмѣна обязательнаго сплава дровъ плотами по рѣкѣ Мстѣ выше города Боровичей, съ допущеніемъ сплава дровъ россыпью.**

Псковская губ.: 4) Великолуцкій (100)—**съ сохраненіемъ сплавныхъ билетовъ.**

VII. Желательно принятіе мѣръ къ созданію болѣе выгодныхъ условій для судоходнаго промысла.

1. Удешевленіе и улучшеніе рѣчного судостроенія.

Бессарабская губ.: 1) Губернскій (7, 79).

Олонецкая губ.: 2) Губернскій (96, 104)—**посредствомъ устройства образцовой казенной судостроительной мастерской и организаціи кредита для развитія судостроенія.**

Подольская губ.: 3) Могилевскій (935).

2. Устройство удобныхъ затоновъ и зимовокъ для судовъ.

Бессарабская губ.: 1) Губернскій (7, 80) — **двухъ затоновъ на р. Днѣстрѣ у Варницы и Рыбницы.**

Казанская губ.: 2) Губернскій (18) и 3) Чистопольскій (203)—**исправленіе и оборудованіе Чистопольскаго затона на рѣкѣ Камѣ.**

Подольская губ.: 4) Могилевскій (935)—**устройство зимовокъ на р. Днѣстрѣ.**

3. Распространеніе ссудной операціи Государственнаго Банка на грузы, идущіе по водному пути, минуя желѣзную дорогу.

Бессарабская губ.: 1) Губернскій (7).

Подольская губ.: 2) Губернскій (161). 3) Могилевскій (935).

4. Принятіе мѣръ къ удешевленію страхованія грузовъ, идущихъ по воднымъ путямъ.

Бессарабская губ.: Губернскій (7).

VIII. Желательно развитіе пароходныхъ сообщеній по рѣкамъ.

Архангельская губ.: 1) Губернскій (55)—**между с. Кедвой до Петруня Печорскаго уѣзда, по р.р. Ижмѣ, Печорѣ и Усѣ, а также по р. Мезени.** 2) Печорскій (189, 190)—**усиленіе срочныхъ пароходныхъ сообщеній и увеличеніе подвижного состава субсидируемыхъ пароходствъ.**

Лифляндская губ.: 3) Губернскій (4) — **для облегченія и улучшенія сообщеній острова Эзеля съ материкомъ.**

Олонецкая губ.: 4) Губернскій (38)—**развитіе мелкаго пароходства по типу Финляндскаго, по иниціативѣ земства.** 5) Петрозаводскій (258).

IX. Желательно упорядоченіе и удешевленіе перевозки рабочихъ по воднымъ путямъ.

Астраханская губ.: 1) Красноярскій (176, 178—179).

Владимірская губ.: 2) Ковровскій (102).

Вологодская губ.: 3) Велико-Устюжскій (308) — **предоставленіе рабочимъ, потерпѣвшимъ убытки отъ неисправности перевозки, отыскивать ихъ судомъ, какъ по мѣсту жительства отвѣтчика, такъ и по мѣсту причиненія убытковъ.**

Воронежская губ.: 4) Губернскій (19, 20). 5) Нижнедѣвицкій (121).

Вятская губ.: 6) Слободскій (664, 666) — **установленіе пониженнаго тарифа на перевозку рабочихъ и всего вообще населенія въ неурожайные годы.**

Екатеринославская губ.: 7) Маріупольскій (149—150).

Казанская губ.: 8) Чистопольскій (201).

Калужская губ.: 9) Жиздринскій (48). 10) Перемышльскій (295).

Кіевская губ.: 11) Губернскій (41). 12) Радомысльскій (918). 13) Чигиринскій (1131).

Ковенская губ.: 14) Вилькомірскій (41).

Нижегородская губ.: 15) Губернскій (37, 38). 16) Макарьевскій (409).

Орловская губ.: 17) Губернскій (97). 18) Кромскій (553).

Пензенская губ.: 19) Сорокскій (149).

Симбирская губ.: 20) Губернскій (49—50, 154).

Уфимская губ.: 21) Белебеевскій (38).

Херсонская губ.: 22) Одесскій (299).

Черниговская губ.: 23) Сосницкій (389).

Ярославская губ.: 24) Мышкинскій (167) и 25) Ярославскій У. (236)—**пониженіе платы за проѣздъ до наименьшихъ возможныхъ предѣловъ.**

X. Желательно улучшеніе перевозки по воднымъ путямъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ.

Архангельская губ.: 1) Губернскій (73)—**установленіе правильнаго надзора за содержаніемъ въ порядкѣ судовъ.**

Астраханская губ.: 2) Астраханскій У. (87) — **съ возложеніемъ на судовладѣльцевъ отвѣтственности за порчу груза.** 3) Енотаевскій (108) — **распространеніе правилъ перевозки скота по желѣзнымъ дорогамъ на водные пути сообщенія.**

Вятская губ.: 4) Вятскій У. (141, 194) — **установленіе предѣльныхъ таксъ за проѣздъ и провозъ грузовъ.**

Екатеринославская губ.: 5) Бахмутскій (91).

Казанская губ.: 6) Губернскій (18) и 7) Спасскій (120)—**съ возложеніемъ на пароходныя общества отвѣтственности за несвоевременную доставку и порчу грузовъ.**

Ковенская губ.: 8) Ковенскій У. (48) — **принятіе мѣръ противъ соглашеній судовладѣльцевъ о повышеніи платы за провозъ.**

Черниговская губ.: 9) Городнянскій (179, 189).

XI. Желательно лучшее оборудованіе коммерческихъ портовъ для открытія къ нимъ доступа глубоко сидящимъ судамъ и достиженія бо́льшей быстроты и дешевизны нагрузки и выгрузки.

Екатеринославская губ.: 1) Маріупольскій (146)—**съ допущеніемъ къ устройству и оборудованію портовъ частной иниціативы и предпріимчивости подъ надзоромъ Правительства.**

Кіевская губ.: 2) Бердичевскій (331). 3) Васильковскій (377).

Подольская губ.: 4) Каменецъ-Подольскій У. (676).

Самарская губ.: 5) Самарскій У. (148).

Таврическая губ.: 6) Губернскій (10) и 7) Симферопольскій (178, 197)—**съ допущеніемъ свободы открытія новыхъ портовъ.**

Черниговская губ.: 8) Мглинскій (275, 277—279).

XII. Желательно лучшее оборудованіе существующихъ портовъ и якорныхъ стоянокъ и устройство новыхъ гаваней и морскихъ убѣжищъ:

а) на Бѣломъ морѣ.

1. Бо́льшее благоустройство Архангельскаго порта, съ учрежденіемъ портовой полиціи.

Архангельская губ.: Губернскій (72).

2. Оборудованіе показательными знаками якорныхъ пароходныхъ стоянокъ въ становищахъ и увеличеніе этихъ стоянокъ, въ особенности около колоній Кольскаго залива.

Архангельская губ.: Александровскій (145).

3. Устройство въ Онежской губѣ двухъ маяковъ: на Кій-островѣ и на Пурлудѣ.

Архангельская губ.: Онежскій (186).

б) на Балтійскомъ морѣ.

4. Улучшеніе естественныхъ мелкихъ портовъ по южному берегу Финскаго залива.

С.-Петербургская губ. 1) Губернскій (13). 2) Петергофскій (62).

5. Обращеніе въ портъ-убѣжище губы, образуемой р. Лугой.

С.-Петербургская губ.: 1) Губернскій (13). 2) Ямбургскій (94).

6. Углубленіе рѣки Пепіи, впадающей въ Капорскую губу, для образованія порта изъ Копанецкаго озера.

С.-Петербургская губ.: 1) Губернскій (13). 2) Ямбургскій (94).

7. Возстановленіе указанной въ лоціяхъ Сойкинской башни или замѣна ея маякомъ, а также постановка створныхъ огней въ устьѣ рѣки Наровы.

С.-Петербургская губ.: 1) Губернскій (13). 2) Ямбургскій (94).

в) на Черномъ морѣ.

8. Устройство въ Одесскомъ портѣ на Пересыпи новой хлѣбной гавани, глубиной до 30 футовъ, огражденной особымъ волноломомъ и состоящей изъ нѣсколькихъ моловъ, съ устройствомъ на

нихъ достаточнаго числа зернохранилищъ, а также оборудованіе нефтяной, угольной и лѣсной гаваней въ томъ же порту.

Херсонская губ.: Одесскій (233, 236—237).

9. Сооруженіе морского порта въ Аккерманѣ.

Бессарабская губ.: 1) Губернскій (13, 81). 2) Аккерманскій (110, 113). 3) Бендерскій (160, 181).

10. Открытіе торговаго порта въ Севастополѣ.

Таврическая губ.: 1) Губернскій (10). 2) Симферопольскій (178, 197).

11. Устройство порта въ Евпаторіи.

Таврическая губ.: Евпаторійскій (59, 63, 66).

г) на Азовскомъ морѣ.

12. Углубленіе Маріупольскаго порта до 24 футовъ глубины.

Екатеринославская губ.: Маріупольскій (146).

д) на Каспійскомъ морѣ:

13. Углубленіе банокъ при впаденіи Волги въ море.

Астраханская губ.: Красноярскій (162, 163).

XIII. Желательно осуществленіе мѣропріятій, направленныхъ къ пониженію морскихъ фрахтовъ.

Архангельская губ.: 1) Онежскій (186)—**развитіе судостроенія, съ продолженіемъ льготы по безпошлинному отпуску лѣса на ремонтъ и постройку поморскихъ судовъ.**

Курская губ.: 2) Обоянскій (507, 534)—**отмѣна пошлины на каменный уголь.**

Лифляндская губ.: 3) Перновскій (199) — **отмѣна или пониженіе портовыхъ сборовъ съ дерева, кирпича и камня.**

Подольская губ.: 4) Каменецъ-Подольскій У. (676)—**развитіе торговаго флота.**

Полтавская губ.: 5) Губернскій (36) и 6) Лубенскій (646) — **развитіе торговаго флота.**

Херсонская губ.: 7) Губернскій (83)—**развитіе торговаго флота.**

Черниговская губ.: 8) Мглинскій (275, 279) — **развитіе торговаго флота, посредствомъ выдачи субсидій пароходовладѣльцамъ.**

Эстляндская губ.: 9) Гапсальскій (177) — **развитіе судостроенія, посредствомъ открытія льготнаго кредита строителямъ судовъ.**

XIV. Желательно установленіе срочныхъ пароходныхъ рейсовъ для перевозки скоропортящихся грузовъ за границу.

Екатеринославская губ.: 1) Верхнеднѣпровскій (128).

Московская губ.: 2) Серпуховскій (616) — **для перевозки мяса изъ Либавы въ Лондонъ.**

Эстляндская губ.: 3) Везенбергскій (165). 4) Гапсальскій (177) и 5) Ревельскій (180)—**для перевозки мяса и живого скота въ Англію.**

XV. Желательно устройство правильныхъ пароходныхъ береговыхъ рейсовъ.

Архангельская губ.: 1) Губернскій (55) — **зимнихъ рейсовъ вдоль береговъ Мурмана.** 2) Александровскій (145)—**устройство зимнихъ рейсовъ вдоль Мурмана отъ Восточной Лицы до Вардэ и увеличеніе вообще прямыхъ рейсовъ съ поморьемъ, съ установленіемъ надзора за пароходами и учрежденіемъ въ Александровскѣ и большихъ становищахъ Мурмана агентствъ по пріему и сдачѣ товаровъ на пароходы.**

Бессарабская губ.: 3) Бендерскій (160, 181)—**вдоль сѣвернаго берега Чернаго моря.**

Таврическая губ.: 4) Евпаторійскій (59)—**съ заходомъ пароходовъ, на пути изъ Евпаторіи въ Одессу и обратно, въ с. Караджу.**

Перечень докладовъ и записокъ по вопросу о гужевыхъ путяхъ сообщенія.

По Архангельской губерніи.

1. Докладъ Архангельскому Уѣздному Комитету Архангельскаго уѣзднаго исправника *Волыхина* (Архангельская, 163—164).

По Бессарабской губерніи.

2. Докладъ Аккерманскому Уѣздному Комитету г. *Спиліоти* о путяхъ сообщенія (158). 3. Докладъ Сорокскому Уѣздному Комитету инженера *Вендровскаго* о мѣропріятіяхъ для улучшенія путей сообщенія Сорокскаго уѣзда (369—371).

По Виленской губерніи.

4. Докладъ Виленскому Обществу Сельскаго Хозяйства старшаго фабричнаго инспектора Виленской губерніи *Вульферта*, внесенный въ Виленскій Губернскій Комитетъ подъ названіемъ: «Изслѣдованіе грузового движенія по грунтовымъ дорогамъ Виленской губерніи» (стр. 53—65).

По Витебской губерніи.

5. Особое мнѣніе Велижскаго Уѣзднаго Предводителя Дворянства *Колюбакина* по поводу постановленія Витебскаго Губернскаго Комитета о сохраненіи натуральной повинности (96—99, 135—145). 6. Записка о грунтовыхъ дорогахъ, представленная Членомъ Совѣта Витебскаго Общества Сельскихъ Хозяевъ *фонъ-Рентельномъ* Дриссенскому Уѣздному Комитету (стр. 326—328). 7. Докладъ о мѣстныхъ дорогахъ Полоцкому Уѣздному Комитету уѣзднаго исправника *Чернявскаго* (435—436).

По Владимірской губерніи.

8. Докладъ Судогодскому Уѣздному Комитету г. *Карльса* о значеніи мѣстныхъ дорогъ (164—165).

По Вологодской губерніи.

9. Докладъ Вологодскому Уѣздному Комитету г. *Дмитріева* объ устройствѣ и содержаніи мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія (136—137). 10. Докладъ Вологодскому Уѣздному Комитету инженера *Ильина* о подъѣздныхъ путяхъ (156—157).

По Волынской губернiи.

11. Докладъ Заславскому Уѣздному Комитету *графа Грохольскаго* по пункту программы о мѣстныхъ дорогахъ (113—114). 12. Докладъ Заславскому Уѣздному Комитету *г. Мазараки* (121—122). 13. Докладъ Кременецкому Уѣздному Комитету генерала *Бобрикова* о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности (143). 14. Докладъ Староконстантиновскому Уѣздному Комитету статскаго совѣтника *Стаховскаго* (242—244).

По Воронежской губернiи.

15. Докладъ Землянскому Уѣздному Комитету *г. Бочарова* о состоянiи мѣстныхъ грунтовыхъ дорогъ и желательности устройства желѣзнодорожной вѣтви въ предѣлахъ Землянскаго уѣзда (144—145).

По Вятской губернiи.

16. Докладъ Вятскому Уѣздному Комитету Председателя Земской Управы *Сергѣева* объ устройствѣ и содержанiи мѣстныхъ дорогъ (165—166). 17. Докладъ Котельничскому Уѣздному Комитету земскаго начальника *Терещенко* объ устройствѣ мѣстныхъ дорогъ общаго пользованiя (299—301). 18. Докладъ Малмыжскому Уѣздному Комитету земскаго начальника *Михновича* объ устройствѣ и содержанiи большихъ проселочныхъ дорогъ (448—449). 19. Докладъ Слободскому Уѣздному Комитету члена Уѣздной Земской Управы *Плетнёва* (692—694).

По Гродненской губернiи.

20. Докладъ Губернскому Комитету *Совѣта Гродненскаго Общества Сельскаго Хозяйства* по пунктамъ программы (231—232).

По Калужской губернiи.

21. Докладъ Козельскому Уѣздному Комитету Козельскаго Уѣзднаго Предводителя Дворянства *Сабо* по вопросу о дорожной натуральной повинности (147—150). 22. Докладъ Козельскому Уѣздному Комитету земскаго начальника *Ялозо* по вопросу объ устройствѣ и содержанiи мѣстныхъ дорогъ общаго пользованiя (158—160).

По Кiевской губернiи.

23. Докладъ Бердичевскому Уѣздному Комитету *г-жи Марiуца*, урожденной Гриневой, о мѣстныхъ дорогахъ (351—352). 24. Докладъ Каневскому Уѣздному Комитету инженера *Никольскаго* объ устройствѣ и состоянiи мѣстныхъ дорогъ (501—504). 25. Докладъ

Каневскому Уѣздному Комитету помощника исправника *Подосовскаго* по вопросу о мѣрахъ къ улучшенію мѣстныхъ дорогъ (574—576). 26. Докладъ Сквирскому Уѣздному Комитету г. *Таранова* по вопросу объ устройствѣ и содержаніи мѣстныхъ дорогъ (1014—1015). 27. Докладъ Черкасскому Уѣздному Комитету уѣзднаго исправника *Салтыка* по вопросу о мѣстныхъ дорогахъ (1097—1098). 28. Докладъ Чигиринскому Уѣздному Комитету землевладѣльца *Сохновскаго* о мѣстныхъ дорогахъ общаго пользованія (1137).

По Ковенской губерніи.

29. Докладъ Шавельскому Уѣздному Комитету крестьянина *Давидайтиса* по пунктамъ программы (161—162, 165).

По Костромской губерніи.

30. Докладъ Кологривскому Уѣздному Комитету о состояніи путей сообщенія въ Кологривскомъ уѣздѣ (398—399). 31. Докладъ Костромскому Уѣздному Комитету *Костромской Уѣздной Управы* о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности, въ томъ числѣ и о нуждахъ дорожнаго дѣла (441—443).

По Курской губерніи.

32. Докладъ Грайворонскому Уѣздному Комитету податного инспектора *Прокофьева* о состояніи земскихъ и проселочныхъ дорогъ въ Грайворонскомъ уѣздѣ (117—123). 33. Докладъ Корочанскому Уѣздному Комитету Предсѣдателя Уѣздной Земской Управы *Пруцкаго* объ упорядоченіи дорожнаго дѣла (172—173). 34. Докладъ Новооскольскому Уѣздному Комитету землевладѣльца *Алферова* по вопросамъ программы (488). 35. Докладъ Новооскольскому Уѣздному Комитету Предсѣдателя Земской Управы *Орлова* объ устройствѣ и содержаніи мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія (493—495). 36. Докладъ Суджанскому Уѣздному Комитету г. *Ляхова* о дорогахъ и ихъ исправленіи (635—642). 37. Докладъ Суджанскому Уѣздному Комитету крестьянина *Колесникова* о натуральныхъ повинностяхъ (678—680). 38. Докладъ Щигровскому Уѣздному Комитету *Комиссіи Щигровскаго Общества Сельскаго Хозяйства*—объ упорядоченіи дорожнаго дѣла (859—860).

По Лифляндской губерніи.

39. Записка, представленная Лифляндскому Губернскому Комитету *Императорскимъ Лифляндскимъ Общеполезнымъ Экономическимъ Обществомъ* по пункту программы о мѣстныхъ дорогахъ (107).

По Минской губерніи.

40. Докладъ Минскому Уѣздному Комитету о мѣстныхъ дорогахъ въ Трудахъ *Минскаго Общества Сельскаго Хозяйства* (87—88). 41. Докладъ Новогрудскому Уѣздному Комитету земскаго начальника *барона Розена* по пунктамъ программы (277—278).

По Московской губерніи.

42. Доклады Звенигородскому Уѣздному Комитету по вопросу о мелкой земской единицѣ въ связи съ нуждами дорожнаго дѣла (319—335, особенно 328—329, 335—346, 346—348). 43. Докладъ Серпуховскому Уѣздному Комитету *г. Костылева* о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности (объ отсутствіи удобныхъ путей сообщенія, 670—671). 44. Записка, представленная Серпуховскому Уѣздному Комитету инженеръ-механикомъ *Семенковичемъ*, о бездорожьѣ и мѣрахъ къ его устраненію (677—683).

По Нижегородской губерніи.

45. Докладъ Васильскому Уѣздному Комитету Уѣзднаго Предводителя Дворянства *Зубова* о мѣстныхъ дорогахъ (241—242).

По Новгородской губерніи.

46. Записка, представленная Крестецкому Уѣздному Комитету землевладѣльцемъ *Савичемъ*, о подъѣздныхъ путяхъ къ желѣзнымъ дорогамъ (227—228).

По Олонецкой губерніи.

47. Докладъ Губернскому Комитету *Дорожной Комиссіи* объ устройствѣ и содержаніи дорогъ (38—50, 53—57). 48. Докладъ Лодейнопольскому Уѣздному Комитету члена Уѣздной Земской Управы *Якимовскаго* объ устройствѣ и содержаніи мѣстныхъ дорогъ (237 — 240). 49. Докладъ Петрозаводскому Уѣздному Комитету Предсѣдателя Комитета *Эрина* о проведеніи новыхъ дорогъ (269—271).

По Орловской губерніи.

50. Докладъ Малоархангельскому Уѣздному Комитету Предсѣдателя Уѣздной Земской Управы *Потулова* о мѣстныхъ дорогахъ (646—651).

По Пензенской губерніи.

51. Записка, представленная Чембарскому Уѣздному Комитету землевладѣльцемъ т. с. *Мясоѣдовымъ*, о способахъ улучшенія сельскохозяйственной промышленности (объ устройствѣ быстраго и удобнаго передвиженія грузовъ (165—224).

По Пермской губерніи.

52. Записка, представленная Красноуфимскому Уѣздному Комитету *г. Коробовымъ*, о дорогахъ (259). 53. Записка, представлен-

ная Красноуфимскому Уѣздному Комитету Предсѣдателемъ Земской Управы *Луканинымъ*, о путяхъ сообщенія (269—270).

По Подольской губерніи.

54. Докладъ Губернскому Комитету о свѣдѣніяхъ, доставленныхъ Уѣздными Распорядительными Комитетами и податными инспекторами по программѣ изслѣдованія натуральной дорожной повинности (70—83). 55. Докладъ Брацлавскому Уѣздному Комитету г. *Мироненко* о шоссированіи сельскихъ дорогъ (202—203). 56. Докладъ Винницкому Уѣздному Комитету Предсѣдателя Комитета *Графа Гейдена* о дорожномъ дѣлѣ въ уѣздѣ (364 — 366). 57. Докладъ Гайсинскому Уѣздному Комитету податного инспектора *Пашковскаго* о грунтовыхъ дорогахъ уѣзда (568 — 570). 58. Докладъ Гайсинскому Уѣздному Комитету *Савостьянова* о необходимости замѣны натуральной повинности денежною (570—573). 59. Докладъ Каменецъ-Подольскому Уѣздному Комитету землевладѣльца *Садовскаго* объ устройствѣ и содержаніи мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія (680—682). 60. Докладъ Летичевскому Уѣздному Комитету податного инспектора *Березовскаго* о дорожной повинности въ уѣздѣ (789—794). 61. Докладъ Литинскому Уѣздному Комитету землевладѣльца *Карчевскаго* о дорогахъ (825) 62. Докладъ Могилевскому Уѣздному Комитету Предсѣдателя Комитета *Чихачова* объ устройствѣ и содержаніи мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія (887—888). 63. Докладъ Могилевскому Уѣздному Комитету г. *Рейнгардта* о причинахъ неудовлетворительнаго состоянія дорогъ (888—889). 64. Докладъ Могилевскому Уѣздному Комитету податного инспектора *Лаврова* о неудобствахъ существующаго порядка отбыванія населеніемъ дорожной повинности (889—892). 65. Докладъ Ямпольскому Уѣздному Комитету о постановленіи Уѣздной Совѣщательной Комиссіи по вопросамъ дорожнаго хозяйства (1061—1063).

По Рязанской губерніи.

66. Записка, представленная Данковскому Уѣздному Комитету Предсѣдателемъ Комитета *Бибиковымъ*—по вопросу объ устройствѣ и содержаніи мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія (184). 67. Докладъ Рязанскому Уѣздному Комитету землевладѣльца *Родзевича* о мѣстныхъ дорогахъ (438—439). 68. Докладъ Рязанскому Уѣздному Комитету предсѣдателя Уѣздной Земской Управы *Елагина* о мѣстныхъ путяхъ сообщенія (484—490). 69. Докладъ Сапожковскому Уѣздному Комитету земскаго начальника *графа Коновницына* по пунктамъ программы (о мѣстныхъ дорогахъ, 598 — 599). 70. Докладъ Сапожковскому Уѣздному Комитету г. *Скорба* (618—619).

По С.-Петербургской губерніи.

71. Записка, представленная Царскосельскому Уѣздному Комитету членомъ Земской Управы *г. Платоновымъ*—о проселочныхъ дорогахъ. 72. Его же, о зимнихъ дорогахъ (86). 73. Записка, представленная Царскосельскому Уѣздному Комитету пасторомъ *Роксоненомъ*, о проселочныхъ дорогахъ (86—87).

По Саратовской губерніи.

74. Докладъ Саратовскому Губернскому Комитету *графа Нессельроде*: «Волостное земство, какъ мелкая земская единица» (97—127). 75. Записка, внесенная въ Саратовскій Губернскій Комитетъ предсѣдателемъ Уѣздной Земской Управы *Исъевымъ*, о причинахъ упадка сельскохозяйственной промышленности (о грунтовыхъ и шоссейныхъ дорогахъ, 199—201).

По Симбирской губерніи.

76. Докладъ Симбирскому Губернскому Комитету землевладѣльца дѣйствительнаго статскаго совѣтника *Родіонова* по пунктамъ программы (о дорогахъ мѣстнаго и общаго пользованія, 94—95). 77. Записка, внесенная въ Буинскій Уѣздный Комитетъ землевладѣльцемъ, профессоромъ С.-Петербургскаго Университета, *Глинкою*, по пунктамъ программы (объ устройствѣ мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія, 320—321). 78. Докладъ Симбирскому Уѣздному Комитету земскаго начальника *Шидловскаго* по вопросу объ устройствѣ подъѣздовъ къ хлѣбнымъ пристанямъ (464).

По Смоленской губерніи.

79. Докладъ Рославльскому Уѣздному Комитету землевладѣльца т. с. *Мясоѣдова* объ устройствѣ и содержаніи мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія (223—225).

По Тамбовской губерніи.

80. Записка, представленная Борисоглѣбскому Уѣздному Комитету землевладѣльцемъ дѣйствительнымъ статскимъ совѣтникомъ *Есиповымъ*, по пунктамъ программы (объ устройствѣ и содержаніи мѣстныхъ дорогъ, 156—158). 81. Записка, представленная Кирсановскому Уѣздному Комитету предсѣдателемъ Земской Управы *Дашкевичемъ*, по вопросу о нуждахъ дорожной повинности (208—212). 82. Записка, представленная Козловскому Уѣздному Комитету священникомъ *Симоновымъ*, по пунктамъ программы (о мѣстныхъ дорогахъ, 262—263).

По Тверской губерніи.

83. Докладъ Корчевскому Уѣздному Комитету г. *Іордана* объ устройствѣ и содержаніи мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія (328—338). 84. Докладъ Корчевскому Уѣздному Комитету уѣзднаго предводителя дворянства *Азанчевскаго* объ устройствѣ и содержаніи мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія (338—339).

По Тульской губерніи.

85. Докладъ Чернскому Уѣздному Комитету землевладѣльца г. *Бодиско* объ устройствѣ и содержаніи мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія (495—498).

По Уфимской губерніи.

86. Записка, внесенная въ Уфимскій Уѣздный Комитетъ землевладѣльцемъ *Пашкинымъ*, объ устройствѣ моста черезъ рѣку Бѣлую (346—347).

По Харьковской губерніи.

87. Докладъ Харьковскому Губернскому Комитету уполномоченнаго по сельскохозяйственной части Харьковской губерніи г. *Шимкова* о необходимости широкой помощи изъ Государственнаго Казначейства земскимъ учрежденіямъ на осуществленіе мѣропріятій на пользу сельскохозяйственной промышленности (объ устройствѣ и содержаніи дорогъ, 110—120). 88. Докладная записка, представленная Валковскому Уѣздному Комитету членомъ Земской Управы г. *Куколевскимъ*, о мѣрахъ къ устраненію неудовлетворительнаго состоянія путей сообщенія въ Валковскомъ уѣздѣ (195—198). 89. Докладъ Харьковскому Уѣздному Комитету уѣзднаго предводителя дворянства *князя Голицына* о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности (о дорожномъ вопросѣ, 469—470).

По Херсонской губерніи.

90. Докладъ Губернскому Комитету предсѣдателя Херсонской Уѣздной Земской Управы *Горича* по дорожному вопросу (42—47). 91. Докладъ Одесскому Уѣздному Комитету инженера *барона Штемпеля* объ улучшеніи дорожнаго дѣла (292—296).

По Эстляндской губерніи.

92. Записка, представленная Губернскому Комитету Эстляндскимъ губернскимъ предводителемъ дворянства *барономъ Делингсгаузеномъ*, о земскихъ повинностяхъ вообще и натуральной дорожной повинности въ частности (136—137). 93. Записка, представленная Губернскому Комитету *Ревельскимъ Эстскимъ Земледѣльческимъ*

Обществомъ, о необходимыхъ мѣропріятіяхъ для поднятія крестьянскаго хозяйства въ Эстляндской губерніи (о дорожной повинности, 141).

По Ярославской губерніи:

94. Записка, представленная Губернскому Комитету Ярославскою *Губернскою Земскою Управою* по дорожнымъ вопросамъ (10—16). 95. Докладъ Мологскому Уѣздному Комитету землевладѣльца *г. Глѣбова* по пунктамъ программы (о мѣстныхъ дорогахъ, 126—127). 96. Докладъ Романово-Борисоглѣбскому Уѣздному Комитету земскаго начальника *Теляковскаго* по дорожнымъ вопросамъ (201—202). 97. Докладъ Романово-Борисоглѣбскому Уѣздному Комитету землевладѣльца *г. Смарагдова* о мѣстныхъ дорогахъ (204—205).

Перечень докладовъ и записокъ по вопросу о водныхъ путяхъ сообщенiя.

По Бессарабской губернiи.

1. Докладъ Бессарабскому Губернскому Комитету предсѣдателя Бессарабской Губернской Земской Управы *барона Стуарта* о необходимости улучшенiя судоходныхъ условiй рѣки Днѣстра (76—81). 2. Докладъ Аккерманскому Уѣздному Комитету Аккерманскаго Городского Головы *Бѣликовича* объ устройствѣ вывозного порта въ Аккерманѣ, въ связи съ нуждами хлѣбной торговли (132—136). 3. Докладъ Сорокскому Уѣздному Комитету инженера *Вендровскаго* о мѣропрiятiяхъ для улучшенiя путей сообщенiя Сорокскаго уѣзда (рѣки Днѣстра, 369—370).

По Вятской губернiи.

4. Докладъ Вятскому Уѣздному Комитету предсѣдателя Земской Управы *Сергѣева* объ улучшенiи условiй перевозки произведенiй сельскаго хозяйства (194). 5. Докладъ Слободскому Уѣздному Комитету члена Слободской Уѣздной Управы *Плетнева* по вопросу о передвиженiи сельскохозяйственныхъ рабочихъ и условiяхъ судоходства по рѣкѣ Вяткѣ (694—695).

По Екатеринославской губернiи.

Въ Трудахъ Марiупольскаго Комитета:

6. Протоколъ совѣщанiя по вопросу о величинѣ накладныхъ расходовъ по перевозкѣ зерновыхъ продуктовъ въ Таганрогскомъ портѣ (203—206). 7. Протоколъ совѣщанiя по вопросу о судоходствѣ въ Азовскомъ морѣ (206—210). 8. Докладъ Таганрогской Городской Управы и постановленiе Городской Думы относительно торговли и судоходства на Азовскомъ морѣ (210—212). 9. Отношенiя Таганрогскаго Городского Головы къ Наказному Атаману Войска Донского по вопросамъ торговли и судоходства на Азовскомъ морѣ (212—217).

По Лифляндской губернiи.

10. Докладъ Лифляндскому Губернскому Комитету *Лифляндско-Эстляндскаго Бюро земельныхъ улучшенiй* о регулированiи озера Пейпусъ въ интересахъ судоходства, промышленности, сельскаго

хозяйства и рыбоводства (99—101). 11. Докладъ Эзельскому Уѣздному Комитету Предсѣдателя Комитета *фонъ-Экеспарре* о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности (о сообщеніяхъ острова Эзеля съ материкомъ, 213—215).

По Минской губерніи.

12. Докладъ Минскому Губернскому Комитету *г. Колодѣева* объ улучшеніи Березинскаго воднаго пути (27—30).

По Новгородской губерніи.

13. Докладъ Губернскому Комитету пяти членовъ объ улучшеніи судоходства по рѣкѣ Волхову (49—51). 14. Докладъ Губернскому Комитету инженера *Зонна* по вопросу о разсыпномъ сплавѣ дровъ по рѣкѣ Мстѣ (69). 15. Докладъ Губернскому Комитету 7 членовъ о разрѣшеніи производить розсыпью сплавъ дровъ по рѣкѣ Мстѣ и ея притокамъ (72—74). 16. Докладъ *г. Петрова* о пересмотрѣ законоположеній, относящихся къ сплаву и бечевникамъ (74—75). 17. Докладъ дворянина *Рейхеля* объ упорядоченіи сплава дровъ розсыпью (75—78).

По Олонецкой губерніи.

18. Докладъ Губернскому Комитету *дорожной комиссіи о водныхъ сообщеніяхъ* (50—52).

По Пермской губерніи.

19. Докладъ Соликамскому Уѣздному Комитету *г. Кривощекова* о промышленныхъ и экономическихъ нуждахъ земледѣльческой половины Соликамскаго уѣзда (о необходимости свободнаго судоходства по рѣкѣ Иньвѣ (461—464).

По Подольской губерніи.

20. Докладъ Винницкому Уѣздному Комитету *г. Щеніовскаго* объ обращеніи Буга и Днѣстра въ судоходныя рѣки (378—379). 21. Докладъ Могилевскому Уѣздному Комитету Предсѣдателя Комитета *Чихачева* объ улучшеніи условій судоходства по рѣкѣ Днѣстру (932—935).

По Таврической губерніи.

22. Записка, внесенная въ Евпаторійскій Уѣздный Комитетъ землевладѣльцемъ *Поповымъ* по вопросу о необходимости захода пароходовъ въ Караджинскую бухту (68—71). 23. Представленный Евпаторійскому Уѣздному Комитету приговоръ Кунанскаго волостного схода Евпаторійскаго уѣзда о томъ же (72—73). 24. Представленный Евпаторійскому Уѣздному Комитету приговоръ Кара-

джинскаго сельскаго общества о томъ же (73—74). 25. Постановленіе земскаго начальника 3 участка Евпаторійскаго уѣзда о томъ же (74—75).

По Херсонской губерніи.

26. Записка, представленная Херсонскому Губернскому Комитету предсѣдателемъ Бессарабской Губернской Земской Управы *барономъ Стуартомъ,* о необходимости улучшенія судоходныхъ условій рѣки Днѣстра (168—173). 27. Докладъ Одесскому Уѣздному Комитету *Одесскаго Биржевого Комитета* объ улучшеніи южныхъ рѣкъ и объ устройствѣ хлѣбной гавани въ Одесскомъ портѣ (335—339).

По Черниговской губерніи.

28. Докладъ Минскому Уѣздному Комитету землевладѣльца *г. Лавлененко* по вопросу о перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ (о портахъ и торговомъ флотѣ, 277—279).

По Ярославской губерніи.

29. Записка, представленная Мологскому Уѣздному Комитету податнымъ инспекторомъ *Хомутовымъ,* объ улучшеніи судоходства по Тихвинской системѣ (155—157).

Ссылки на страницы изданія Трудовъ мѣстныхъ Комитетовъ о нуждахъ сельскохозяйственной промышленности*).

Гужевые пути.

Введеніе.

1) Списокъ Комитетовъ, не обсуждавшихъ вопросовъ о мѣстныхъ дорогахъ.

Архангельская губ.: 1) Мезенскій. 2) Онежскій.
Астраханская губ.: 3) Царевскій.
Бессарабская губ.: 4) Кишиневскій.
Владимірская губ.: 5) Вязниковскій. 6) Меленковскій. 7) Муромскій. 8) Суздальскій **). 9) Шуйскій. 10) Юрьевскій.
Вологодская губ.: 11) Грязовецкій. 12) Тотемскій.
Воронежская губ.: 13) Бирюченскій. 14) Богучарскій. 15) Воронежскій У. 16) Новохоперскій.
Вятская губ.: 17) Елабужскій. 18) Уржумскій **).
Екатеринославская губ.: 19) Губернскій. 20) Александровскій.
Казанская губ.: 21) Казанскій У. 22) Свіяжскій. 23) Тетюшскій. 24) Цивильскій. 25) Ядринскій.
Калужская губ.: 26) Боровскій. 27) Малоярославскій.
Ковенская губ.: 28) Новоалександровскій **).
Костромская губ.: 29) Буйскій.
Курская губ.: 30) Дмитріевскій. 31) Курскій У. 32) Льговскій. 33) Тимскій.
Лифляндская губ.: 34) Перновскій. 35) Эзельскій.
Минская губ.: 36) Бобруйскій.
Могилевская губ.: 37) Мстиславскій **). 38) Рогачевскій.
Нижегородская губ.: 39) Балахнинскій. 40) Лукояновскій.
Олонецкая губ.: 41) Олонецкій У.
Орловская губ.: 42) Елецкій. 43) Ливенскій.
Пензенская губ.: 44) Мокшанскій. 45) Наровчатскій.
Пермская губ.: 46) Оханскій. 47) Пермскій У.
Подольская губ.: 48) Балтскій **).
Полтавская губ.: 49) Зѣньковскій. 50) Кременчугскій. 51) Лохвицкій. 52) Хорольскій.
Псковская губ.: 53) Опочецкій.
Рязанская губ.: 54) Касимовскій. 55) Скопинскій.
С.-Петербургская губ.: 56) Гдовскій. 57) Ямбургскій.
Саратовская губ.: 58) Губернскій. 59) Балашовскій. 60) Вольскій. 61) Кузнецкій. 62) Петровскій. 63) Саратовскій У. 64) Сердобскій. 65) Хвалынскій. 66) Царицынскій.

---

*) Буквы кр. въ скобкахъ при указаніяхъ на страницы изданія Трудовъ означаютъ мнѣнія, высказанныя крестьянами.

**) Труды Комитета вовсе не представлены въ Особое Совѣщаніе.

Смоленская губ.: 67) Дорогобужскій. 68) Духовщинскій. 69) Порѣчскій. 70) Сычевскій.

Таврическая губ.: 71) Симферопольскій. 72) Ялтинскій.

Тамбовская губ.: 73) Лебедянскій. 74) Липецкій. 75) Спасскій.

Тверская губ.: 76) Бѣжецкій. 77) Осташковскій.

Тульская губ.: 78) Каширскій. 79) Одоевскій.

Уфимская губ.: 80) Златоустовскій.

Харьковская губ.: 81) Богодуховскій. 82) Старобѣльскій.

Херсонская губ.: 83) Ананьевскій. 84) Елисаветградскій.

Черниговская губ.: 85) Конотопскій. 86) Нѣжинскій. 87) Остерскій.

Эстляндская губ.: 88) Везенбергскій. 89) Вейсенштейнскій. 90) Гапсальскій.

Глава I. — Состояніе мѣстныхъ дорогъ, значеніе ихъ для сельскохозяйственной промышленности и преимущества того или иного типа дорогъ.

2) Второстепенное значеніе мѣстныхъ дорогъ для сельскаго хозяйства.

Вологодская 84.
Курская 73.
Минская 166.
Пензенская 12.
Полтавская 421.
Самарская 606.
Симбирская 493.
Смоленская I, 30, 169.
Тамбовская 280.
Тверская 442.
Тульская 221—222.
Ярославская 103.

3) Достаточная удовлетворительность мѣстныхъ дорогъ для потребностей сельскаго хозяйства.

Екатеринославская 229.
Костромская 480.
Курская 850.
Пензенская 12.
Рязанская 323.
Смоленская II, 313.
Тверская 366.
Тульская 495—496.
Харьковская 109.
Ярославская 126.

4) Хорошее состояніе дорогъ, состоящихъ въ вѣдѣніи земскихъ учрежденій.

Витебская 351.
Вятская 23.
Казанская 64, 68.
Калужская 159.
Курляндская 67.
Курская 119, 559, 570.
Лифляндская 3, 165, 171.
Олонецкая 37, 143, 180, 258.
Оренбургская 31, 84.
Пензенская 126.

Пермская 259, 386.
Полтавская 637.
Псковская 34.
Рязанская 184, 224.
Симбирская 94.
Смоленская II, 44—45.
Таврическая 167.
Тверская 236, 430.
Тульская 221—222.
Харьковская 267.
Эстляндская 141.

5) Неудовлетворительное состоянiе мѣстныхъ дорогъ и важность принятiя мѣръ къ ихъ улучшенiю въ интересахъ сельскаго хозяйства.

Архангельская 53—54, 72, 145, 167, 189, 246—247, 264.
Астраханская 87, 92, 100, 164, 175, 184, 186, 187, 188, 300, 305, 336.
Бессарабская 12, 110, 115, 175, 182, 183, 317, 338, 342—343, 345, 370, 371, 382.
Виленская 15, 29, 30, 73, 83, 95, 105, 110, 130, 146, 147, 148, 150, 167, 168, 189, 206—207.
Витебская 53—56, 126, 150, 319, 320, 327, 336, 351, 352, 367, 389, 396, 466, 509, 510.
Владимiрская 64, 69, 83, 91, 100, 156, 164—165.
Вологодская 10, 66, 136, 149, 156, 182—183, 192, 195, 217, 294, 301, 333—334.
Волынская 15, 16, 55, 56, 63, 86, 88, 103, 104, 105, 113, 117, 121, 130, 131, 143, 156—157, 178, 185, 208, 225, 243,
Воронежская 7, 13, 16, 59, 86, 90, 105, 115, 120, 121, 151, 153, 156.
Вятская 16, 100, 165, 212, 299, 343, 529, 530, 591, 657, 668, 692.
Гродненская 85, 247, 286, 325, 347, 352, 392, 431, 474, 503, 518.
Екатеринославская 81, 127, 145, 193, 242.
Казанская 11, 51, 52, 53, 68, 122, 166.
Калужская 5, 9, 42, 72, 73, 75, 94, 95, 107, 147, 158, 159, 168, 201, 251, 252, 253, 254, 279, 280, 285, 306.
Кiевская 16, 50, 122, 185, 238, 324, 350, 351, 377, 388, 394, 468, 519, 575, 633, 634, 635, 640, 897, 908, 913, 914, 966 (кр.), 995, 1027, 1058, 1059, 1098, 1126, 1137.
Ковенская 8, 37, 44, 45, 114, 115, 136, 139, 156, 176—177, 184.
Костромская 87—88, 104, 177—178, 183, 193, 209, 251, 327, 337, 350, 361, 414, 441, 442, 476, 483, 497, 511, 516, 524.
Курляндская 24, 28, 49, 53, 54.
Курская 3, 84, 85, 111, 120—121, 123, 172—173, 468—469, 493, 494, 506, 519, 534, 542—543, 559, 560, 570, 571, 760, 784, 851, 859.
Лифляндская 3—4, 165, 166, 204.
Минская 4, 42, 87, 88, 119, 125, 151, 156, 172, 185, 234, 259, 267, 268, 277, 291, 312, 380, 408, 409, 432.
Могилевская 10, 36, 47, 73, 76, 97—98, 112, 136, 144, 147, 155, 167.
Московская 9, 70, 71, 135, 148, 161, 182, 208—209, 225, 277, 278, 370, 371, 416, 422, 434, 488, 489, 520, 565, 616, 658, 670, 671, 677.
Нижегородская 24—25, 34, 35, 56, 118, 171, 199, 241, 242, 284, 354, 363, 369, 384, 405, 408, 496, 511, 512, 560.
Новгородская 96, 140, 156, 157, 202, 203, 211, 214, 217, 225, 227, 228, 230, 278, 464, 501, 535, 546.
Олонецкая 37—40, 41, 143, 144, 180, 206, 207, 213, 214, 219 (кр.), 258, 275, 280.
Оренбургская 31—32, 83, 84, 99.
Орловская 44, 46, 47, 90, 222, 286, 289, 306—307, 317, 530, 548, 551, 586—588, 647—648, 651, 669, 696, 738, 753.
Пензенская 12, 23, 75, 80, 86, 89, 98, 117, 165, 171, 172.
Пермская 18, 172, 174, 201, 210, 259, 262, 270, 300, 329, 331, 337, 386—387, 393, 405, 460, 468, 472, 488, 489, 498.

Подольская 66, 68, 120, 173, 176, 202, 233, 234, 336, 428, 435, 437, 504, 514, 651, 676, 680, 788, 792 — 794, 801, 887, 892, 903, 946, 977, 998, 1001, 1024, 1025, 1026, 1065, 1067,
Полтавская 32, 33, 183, 206, 219, 257, 292, 421, 661, 709, 725, 726, 731, 753, 760, 770—771.
Псковская 35, 101—102, 116—117, 131, 232, 244, 245, 263, 295, 326, 341.
Рязанская 16, 18, 58 — 59, 184, 191 — 192, 213, 219, 224, 275, 283, 323, 374, 481, 482, 484, 564, 577, 582.
Самарская 14, 27, 132—133, 218—219, 280, 359, 371, 379, 440—441, 490, 590, 522.
С.-Петербургская 11—12, 44, 50—51, 61—62, 66, 72, 85, 89.
Саратовская 199, 201, 307, 308, 495.
Симбирская 12, 47, 94 — 95, 148, 192, 249, 320 — 321, 336, 350, 370, 412, 442, 464, 495.
Смоленская I, 66, 120—121, 131; II, 50, 60, 61, 64, 74, 93, 164, 177, 179, 223, 239, 261, 296—297.
Таврическая 8, 35, 47, 63, 80, 106, 264—265.
Тамбовская 19, 180, 192, 262 - 263, 324, 325, 406, 410, 414, 430, 431, 433, 439.
Тверская 15—16, 75—78, 87, 154, 216, 236, 241, 251, 305, 306, 312, 314, 328, 329, 411, 415, 417, 446.
Тульская 11, 88, 123, 138, 195, 315, 368—369, 371, 459, 462, 477, 495—498.
Уфимская 35, 56, 99, 167, 179, 212, 277, 315.
Харьковская 32, 113, 119, 172, 185, 207, 224, 250, 264, 352, 353, 422, 423.
Херсонская 42, 43, 45, 46, 83, 85, 235, 265, 335, 363, 397.
Черниговская 17, 18, 19, 85, 87, 115, 122, 130, 131, 189, 202, 269, 275, 276, 288, 301, 322, 388, 415, 428—429, 440.
Эстляндская 141, 179.
Ярославская 10 — 11, 14, 16, 79, 88, 112, 127, 163, 166, 168, 171, 173, 186, 188, 192, 196, 199, 205, 211, 212, 218, 220, 222, 233.

6) Недостаточность существующихъ дорогъ для потребностей населенія.

Архангельская 53—54, 145, 167, 189, 247, 264.
Вологодская 333
Олонецкая 37, 39, 41, 43, 53—57, 144, 213, 258, 280.
Пермская 338, 468, 486, 488.
Уфимская 57, 101, 277, 315.

7) Неудовлетворительное состояніе главныхъ грунтовыхъ трактовъ.

Архангельская 245.
Астраханская 10, 99, 305, 316,
Бессарабская 12, 84, 115, 158.
Виленская 59—60, 110, 190, 198, 207.
Витебская 389.
Владимірская 91, 164.
Вологодская 136, 192.
Волынская 16, 55, 208, 225.
Воронежская 114.
Гродненская 347, 352, 431.
Екатеринославская 81, 145.
Казанская 95, 166.
Калужская 5, 94, 279, 285.
Кіевская 16, 324, 351, 394, 468, 554, 555, 632, 634—635, 1027, 1058, 1126, 1137.
Ковенская 114, 176.
Костромская 88, 104, 183, 441.
Курская 84, 468, 635, 760.
Минская 87, 119, 259, 277, 311—312, 408..
Могилевская 16, 36.

Московская 208, 225, 294.
Нижегородская 242, 511.
Новгородская 156, 215, 547.
Оренбургская 31, 84.
Орловская 43.
Пензенская 89.
Пермская 329, 331.
Подольская 514, 680, 794, 801, 888, 977, 1024, 1065.
Полтавская 725—726.
Псковская 341.
Самарская 14, 578.
С.-Петербургская 51, 85.
Смоленская II, 239, 296.
Тамбовская 181.
Тверская 76, 314, 365, 415.
Тульская 88, 495—496.
Уфимская 35, 56, 84, 101.
Харьковская 113, 422—423.
Херсонская 42, 326, 385.
Черниговская 428.
Ярославская 10—11, 126, 173, 192.

8) Крайне дурное состоянiе проселочныхъ дорогъ.

Архангельская 242—246.
Астраханская 99.
Бессарабская 175, 342—343.
Виленская 95, 105, 110.
Витебская 126, 237, 320, 351, 367, 389, 396, 510.
Владимiрская 69, 83, 91, 100, 164—165.
Вологодская 10, 97, 136, 149, 156, 182—183, 195, 217, 334.
Волынская 16, 130, 131, 225.
Воронежская 16, 86, 90, 153.
Вятская 16, 100, 165, 299, 343, 529—530, 591, 657, 692.
Гродненская 287, 325, 352, 518.
Екатеринославская 127, 192.
Казанская 11, 52, 61, 68, 122.
Калужская 42, 94, 107, 147, 158, 159, 168, 201, 252, 285.
Кiевская 351, 468, 575, 633, 634—635, 994, 995.
Ковенская 8, 37, 45, 115, 189.
Костромская 337, 361, 441, 483, 511, 524.
Курляндская 24.
Курская 84—85, 111, 123, 172—173, 493, 559, 560, 571, 760, 851, 859.
Лифляндская 3, 165—166.
Минская 4, 87, 88, 185, 234, 277, 408.
Могилевская 36, 136.
Московская 70—71, 135, 148, 161, 182, 225, 370, 371, 434, 488, 565, 658, 670, 671, 677.
Нижегородская 199, 242, 405, 408, 512, 560.
Новгородская 96, 140, 156, 202, 203, 211, 225, 230, 278, 385, 422, 464, 535, 546.
Олонецкая 39, 143, 144, 180, 206, 207, 213, 214, 258.
Оренбургская 31, 83, 84.
Орловская 43, 286, 306—307, 548, 551, 586—588, 738, 753.
Пензенская 12, 98.
Пермская 172, 174, 201, 210, 259, 262, 270, 329, 331, 337, 386—387.
Подольская 202, 233—234, 801.
Полтавская 32, 183, 219, 661, 753.
Псковская 35, 101, 116—117, 232, 245, 326, 341.
Рязанская 18, 184, 191, 192, 213, 219, 224, 323, 481.
Самарская 359, 379.
С.-Петербургская 12, 44, 51, 61—62, 66—72, 85, 89.
Саратовская 307.

Симбирская 320—321, 350, 370, 412.
Смоленская I, 120; II, 50, 60—61, 164, 177—179, 223, 239, 261.
Таврическая 63, 106.
Тамбовская 17, 180, 192, 262—263, 324, 433, 439.
Тверская 236, 241, 365.
Тульская 88, 195, 459, 462, 495—498.
Уфимская 315.
Харьковская 32, 113, 119, 172, 207, 224, 353.
Херсонская 42.
Черниговская 17, 115, 122, 130, 202, 429.
Эстляндская 141.
Ярославская 14, 88, 171, 188, 196, 218, 233.

9) Особенная непроѣздность лѣсныхъ дорогъ.

Витебская 126.
Вологодская 97, 334.
Вятская 16, 529—530, 657.
Гродненская 518.
Казанская 166.
Ковенская 115.
Московская 161, 370.
Нижегородская 242.
Новгородская 278.
Олонецкая 180, 207.
Оренбургская 31, 84.
Пермская 259.

10) Крайне дурное состояніе участковъ дорогъ въ предѣлахъ мѣстечекъ и селеній.

Виленская 207.
Витебская 510.
Волынская 16, 63, 225.
Гродненская 325.
Калужская 326.
Кіевская 351, 633, 995.
Ковенская 44, 115.

11) Суженіе дорожной полосы отъ захватовъ и запахиванія.

Астраханская 87, 300, 333.
Волынская 104.
Воронежская 16, 156.
Казанская 52, 166.
Калужская 147.
Кіевская 241, 351, 502, 575, 633
Курская 118.
Минская 87, 408.
Московская 371.
Нижегородская 242.
Подольская 888, 889, 1078.
Полтавская 753.
Рязанская 599.
Самарская 280, 528.
Смоленская II, 223.
Таврическая 63, 167.
Тверская 328—329.
Херсонская 43.
Черниговская 388.

12) **Плохое состоянiе мостовъ, гатей и другихъ дорожныхъ сооруженiй.**

Виленская 105, 110.
Витебская 237, 466.
Вологодская 136.
Гродненская 247, 431, 503, 517.
Екатеринославская 81.
Казанская 166.
Кiевская 351, 1126, 1137.
Курская 172, 641.
Минская 87, 311, 312.
Могилевская 97.
Московская 658.
Оренбургская 31, 84.
Подольская 173, 202, 233, 680, 1083.
Полтавская 257.
Рязанская 481.
Самарская 371.
Тверская 339.
Уфимская 346—347.
Харьковская 113.
Херсонская 385.
Черниговская 74.
Ярославская 188.

13) **Недостаточность и плохое состоянiе существующихъ подъѣздныхъ путей къ желѣзнымъ дорогамъ, судоходнымъ рѣкамъ и крупнымъ торгово-промышленнымъ центрамъ.**

Архангельская 54, 246—247, 264.
Астраханская 92, 99, 164, 175, 184, 186, 188, 336.
Бессарабская 317, 338, 370, 371.
Виленская 15, 130, 206.
Витебская 336, 351, 396, 466, 509.
Владимiрская 69.
Вологодская 66, 156.
Волынская 15—16, 55, 56, 88, 104, 121, 185, 225.
Воронежская 7, 13, 59, 86, 90, 115, 120.
Вятская 165, 668, 692.
Гродненская 85, 347.
Екатеринославская 81, 145, 193, 242.
Казанская 53, 203.
Калужская 5, 73, 147.
Кiевская 16, 50, 238, 350, 351, 633, 635, 640, 897, 908, 913, 914, 995, 1027, 1058, 1126, 1137.
Ковенская 37, 115, 136.
Костромская 350, 361, 442, 483.
Курляндская 28, 49.
Курская 3, 84, 85, 120, 121, 172—173, 494, 506, 519, 534, 542—543, 760, 851.
Лифляндская 204.
Минская 42, 87, 185, 259, 267, 268, 277, 291, 432.
Могилевская 36, 98.
Московская 9, 225, 277—278, 370—371, 520, 616.
Нижегородская 34, 35, 56, 118, 171, 284, 354, 363, 369, 384, 408.
Новгородская 214, 227, 228, 230, 278.
Олонецкая 37, 41.
Оренбургская 83, 99.
Орловская 90, 286, 306—307, 317, 586—588, 647—648, 651, 696, 753.
Пензенская 23, 80, 86, 89, 117, 171.
Пермская 18, 270, 468, 472, 488, 498.

Подольская 336, 428, 435, 437, 504, 676, 887, 892, 903, 946, 998, 1001, 1026, 1067.
Полтавская 33, 183, 292, 725—726, 770.
Псковская 35, 102, 131, 232, 245.
Рязанская 16, 18, 275, 283, 484, 577, 653.
Самарская 14, 27, 219, 371, 440—441, 490, 500, 522.
С.-Петербургская 12, 44.
Саратовская 199, 201, 308.
Симбирская 47, 94, 148, 192, 336, 464, 495.
Смоленская I, 66, 131, II; 64, 93.
Таврическая 35, 80, 265.
Тамбовская 17, 325, 430.
Тверская 78, 87, 241, 251, 314, 329, 417, 430—431.
Тульская 11, 88, 123, 315, 355, 368—369, 371, 459, 462, 477, 498.
Уфимская 212.
Харьковская 53, 113, 119, 207, 224, 353.
Херсонская 42, 45, 85, 235, 265, 335, 363.
Черниговская 19, 87, 122, 189, 269, 276, 322, 415, 429, 440.
Ярославская 16, 112, 127, 163, 192, 211, 212, 218, 220, 233.

14) Плохое состояніе зимнихъ дорогъ.

Архангельская 53—54, 145.
Виленская 64, 147.
Ковенская 115, 177.
Костромская 516, 524.
Могилевская 97.
Московская 141, 182, 422.
Рязанская 200.
С.-Петербургская 66, 72, 86.
Тамбовская 211, 263.
Тверская 337, 338.
Черниговская 87, 131.

15) Отчужденность деревни, вслѣдствіе непроѣздности дорогъ, въ теченіе нѣсколькихъ мѣсяцевъ въ году.

Архангельская 54, 246, 247.
Вологодская 156, 333.
Волынская 55.
Казанская 167.
Калужская 5, 280.
Кіевская 351, 1058.
Ковенская 139.
Костромская 88.
Курская 84, 468.
Московская 658.
Олонецкая 37, 40, 144, 258, 280.
Пензенская 167.
Пермская 468, 486, 498.
Полтавская 257, 725, 726.
Рязанская 219, 324, 372, 564.
Тульская 495.
Уфимская 84,
Харьковская 113.
Эстляндская 141.
Ярославская 81.

16) Порча при плохихъ дорогахъ экипажей и упряжного скота, ухудшеніе породъ лошадей и малая нагрузка подводъ.

Вологодская 136.
Вятская 343.

17) Переплаты и потери населенія при перевозкѣ грузовъ.

18) Зависимость отъ состоянія дорогъ сбыта продуктовъ и происходящіе отсюда убытки сельскаго населенія.

Вятская 165, 331, 343, 439, 692—693.
Гродненская 347—348.
Екатеринославская 144, 145.
Казанская 51, 53, 166.
Калужская 5, 72—73, 280.
Кіевская 351.
Ковенская 139, 141, 177, 183.
Костромская 88.
Курляндская 24.
Курская 173, 850.
Минская 135.
Могилевская 73.
Московская 9, 208, 370.
Нижегородская 353—354.
Новгородская 215.
Олонецкая 40.
Пензенская 18, 165—166, 168, 169, 170.
Пермская 270, 300, 337, 393, 467, 468, 489, 498.
Подольская 120, 336, 801, 925, 946, 1025.
Полтавская 183, 219.
Рязанская 213, 276, 598.
Самарская 14, 531, 534, 550, 577.
С.-Петербургская 35.
Саратовская 199, 308.
Симбирская 464.
Смоленская II, 177.
Таврическая 70.
Тверская 236, 328—329, 446.
Тульская 88, 195, 495.
Уфимская 84, 100, 101, 239.
Харьковская 113, 195.
Херсонская 80.
Черниговская 17, 18, 74.
Ярославская 10, 11, 170, 188, 211.

19) Сокращеніе подсобныхъ сельскому хозяйству заработковъ: отъ извоза, лѣсныхъ промысловъ, горныхъ, промышленныхъ и др.

Астраханская 316.
Бессарабская 158,
Виленская 61, 65, 105.
Вологодская 294.
Казанская 166, 167.
Курляндская 24.
Курская 84, 635, 641, 760.
Московская 70, 208, 294, 310, 483.
Олонецкая 37, 40, 61, 70.
Оренбургская 103.
Орловская 42.
Пензенская 169, 187—188.
Пермская 489.
С.-Петербургская 86.
Смоленская II, 177.
Таврическая 70.
Тверская 328—329, 415.
Уфимская 101.
Черниговская 17, 197.

20) **Значеніе рельсовыхъ подъѣздныхъ путей для сельскаго хозяйства и преимущества ихъ передъ шоссейными.**

Бессарабская 158, 266, 369, 371, 382.
Воронежская 71.
Вятская 23.
Казанская 95, 167.
Кіевская 240, 385, 519.
Костромская 442, 497.
Минская 291.
Нижегородская 35, 56.
Олонецкая 61, 67.
Орловская 286, 317.
Пензенская 24, 86, 172, 187—188.
Пермская 18, 270, 489.
Подольская 435, 676, 1026.
Полтавская 201, 206, 219.
Самарская 132—133.
Симбирская 47.
Смоленская II, 63, 64, 93.
Тверская 306.
Херсонская 42, 83, 235, 265, 363.
Черниговская 19, 136, 276, 429.
Ярославская 16, 109, 127.

21) **Крупное значеніе шоссейныхъ дорогъ, крайняя недостаточность ихъ въ Россіи и необходимость принятія мѣръ къ сооруженію ихъ въ широкихъ размѣрахъ.**

Астраханская 305.
Бессарабская 317, 343, 370.
Виленская 29, 147, 167.
Витебская 319, 335, 336, 509.
Волынская 63, 88, 104, 130, 185, 225.
Воронежская 86, 90, 115.
Гродненская 518.
Екатеринославская 144.
Казанская 95, 166, 203.
Кіевская 16, 129, 238, 351, 384, 503, 519, 935, 995, 1027, 1038, 1059, 1098, 1126.
Ковенская 26, 37, 115, 136.
Костромская 442.
Курляндская 28, 42.
Курская 111, 120, 468, 507, 519, 534, 636, 642.
Минская 42, 267, 268, 277, 291.
Могилевская 97, 164.
Московская 370, 483, 616, 671.
Нижегородская 56.
Новгородская 140, 228, 230, 278.
Оренбургская 31.
Пензенская 23.
Подольская 176, 365, 676, 680, 801, 887, 892, 903, 998, 1001, 1008, 1025, 1026, 1062, 1063, 1067, 1081.
Полтавская 33, 183, 760, 770.
Псковская 245, 326.
Рязанская 283, 570, 577.
Самарская 84—85, 93.
Симбирская 47, 148, 464.
Смоленская II, 45, 64, 74, 93, 296, 297.
Таврическая 35, 55, 80.
Тамбовская 157.

Тверская 16, 77, 415.
Тульская 498.
Уфимская 212.
Харьковская 113, 119, 422.
Херсонская 42, 83, 235, 265, 363.
Черниговская 19, 136, 189, 276, 322, 429.
Ярославская 11, 12, 79, 233.

22) Преимущества шоссейныхъ дорогъ передъ рельсовыми путями.

Бессарабская 317.
Виленская 167.
Новгородская 278.
Пензенская 23.
Полтавская 183.
Самарская 84—85.
Таврическая 55.

23) Преимущества шоссейныхъ дорогъ передъ грунтовыми.

Виленская 29.
Кіевская 384, 503, 1038, 1059.
Курская 636.
Московская 370.
Самарская 85.
Смоленская II, 45, 296—297.

24) Необходимость разработки общаго плана шоссейныхъ и рельсовыхъ сообщеній.

Воронежская 115.
Кіевская 16.
Самарская 93.
Смоленская II, 296—297.
Тверская 16, 77, 415.

25) Предпочтительность покрытія камнемъ отдѣльныхъ дорожныхъ участковъ въ виду дороговизны сплошного замощенія.

Бессарабская 371.
Виленская 207.
Витебская 510.
Волынская 16, 63, 225.
Воронежская 90.
Кіевская 351, 633, 995—996.
Ковенская 45, 115.
Московская 9.
Подольская 981.
Полтавская 276.
Симбирская 94, 192, 336.
Тульская 498.

26) Техническая сторона шоссейнаго дѣла.

Волынская 63, 104, 143.
Лифляндская 2.
Могилевская 98.
Полтавская 276.
Черниговская 322.

27) **Невозможность широкаго сооруженія шоссейныхъ дорогъ въ виду ихъ дороговизны и потребность вслѣдствіе сего въ улучшеніи дорогъ грунтовыхъ.**

Виленская 29, 206.
Вологодская 156.
Волынская 105, 243.
Екатеринославская 144, 229.
Кіевская 129, 633.
Курская 850.
Московская 70.
Олонецкая 42.
Пензенская 89, 98.
Подольская 887.
Полтавская 276.
Рязанская 495.
Самарская 371.
Смоленская II, 74.
Тамбовская 209.
Тульская 496, 498.
Харьковская 196.
Херсонская 42—43.

28) **Желательность выработки улучшенныхъ типовъ грунтовыхъ дорогъ и главнѣйшія техническія къ нимъ требованія.**

Астраханская 300, 336.
Бессарабская 345, 371.
Виленская 31, 64.
Витебская 55, 127, 150, 160, 327—328, 510.
Владимірская 164, 165.
Вологодская 78, 136, 157.
Волынская 114, 121, 143, 242—243.
Вятская 530.
Гродненская 262, 430, 532.
Кіевская 352.
Ковенская 26, 177.
Минская 303, 312.
Новгородская 225.
Пермская 270, 460.
Подольская 887, 889.
Псковская 155, 162.
Рязанская 323.
Симбирская 190.
Смоленская II, 223.
Таврическая 8, 106.
Тамбовская 407.
Тверская 337, 338.
Тульская 498.
Харьковская 196, 197.
Херсонская 165.

29) **Желательность обсадки дорогъ деревьями.**

Бессарабская 11, 35.
Витебская 126, 406.
Владимірская 68.
Волынская 104.
Воронежская 16, 156.
Вятская 530.
Калужская 283.

*

Кіевская 241, 351, 576, 937, 938, 995, 1030.
Ковенская 135.
Курская 111, 285, 289, 640, 679, 761, 851.
Московская 141.
Подольская 876, 889, 1033, 1065.
Полтавская 709.
Псковская 162.
Смоленская II, 223.
Тамбовская 263.
Харьковская 469, 470.
Ярославская 9, 105, 169.

30) **Желательность воспрещенія загражденія дорогъ воротами.**

Витебская 510.
Минская 136.
Смоленская II, 225.
Тверская 337.

Глава II. Правовыя условія дорожнаго дѣла.

31) **Достаточность существующихъ законоположеній для упорядоченія дорожнаго дѣла и желательность лишь нѣкоторыхъ частичныхъ измѣненій закона.**

Виленская 146—150.
Гродненская 360—361.
Ковенская 114—117.
Костромская 350.
Могилевская 10.
С.-Петербургская 61.
Смоленская I, 120—121; II, 177.
Таврическая 167.
Тверская 365—366.

32) **Необходимость коренного пересмотра дѣйствующаго дорожнаго законодательства, въ виду его устарѣлости и несоотвѣтствія современнымъ потребностямъ.**

Виленская 65.
Владимірская 53, 100.
Ковенская 165, 176.
Костромская 516.
Курская 642.
Минская 4.
Московская 9.
Полтавская 292, 731.
Псковская 35, 263.
Рязанская 18, 653.
С.-Петербургская 11—12, 72.
Саратовская 308.
Тамбовская 9, 192, 211—212.
Тверская 15, 76, 312.
Тульская 498.
Херсонская 194, 296.
Ярославская 16, 163.

33) **Желательность принятія во вниманіе при пересмотрѣ дорожнаго законодательства мнѣній земствъ и сельскихъ хозяевъ и необходимость предоставленія мѣстнымъ учрежденіямъ права**

издавать обязательныя постановленія въ развитіе законоположеній о дорогахъ.

Бессарабская 288.
Витебская 55, 327, 510.
Воронежская 118.
Вятская 530.
Екатеринославская 232.
Новгородская 225.
Пермская 263, 272.
Подольская 657, 682.
Псковская 35, 155.
С.-Петербургская 66, 72.
Смоленская II, 74.
Таврическая 8, 47, 106.
Тамбовская 407.
Тверская 15, 76, 312, 337.
Херсонская 47, 296.
Черниговская 299.
Ярославская 16.

34) Несоотвѣтствіе современнымъ потребностямъ, неполнота и противорѣчивость постановленій закона о правѣ собственности на землю подъ дорожными полосами.

Вологодская 97.
Кіевская 240, 324, 469, 502—503, 576, 633.
Курская 3, 110—111, 120, 760, 762.
Оренбургская 31.
Херсонская 292—296.
Черниговская 269.

35) Неполнота и противорѣчивость дѣйствующаго законодательства о правѣ пользованія дорогами, какъ общественными путями сообщенія.

Виленская 60.
Гродненская 392.
Казанская 11, 51—52.
Кіевская 16, 241, 468, 503.
Курская 3, 85, 120, 121, 123.
Орловская 587, 647—651.
Пензенская 11.
Псковская 35, 232, 341.
Рязанская 18, 438—439, 446.
Саратовская 455.
Тамбовская 212.
Тверская 329.
Тульская 88, 355, 462.
Херсонская 43, 292—296.
Ярославская 16, 218, 233.

36) Насильственное проложеніе новыхъ дорогъ и въ особенности подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ, какъ послѣдствіе пробѣловъ законодательства о порядкѣ признанія дорогъ общественнаго пользованія.

Курская 85.
Орловская 647.
Симбирская 321.
Тамбовская 212.

37) Отсутствіе подъѣздовъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ, какъ послѣдствіе лишенія мѣстныхъ учрежденій права участія въ выборѣ направленія рельсовыхъ линій и мѣстъ расположенія грузовыхъ станцій.

Воронежская 145.
Костромская 497.
Курская 85.
Нижегородская 171.
Орловская 47—48, 588, 651.
Псковская 35.
Рязанская 18, 482, 485, 487.
Симбирская 94—95, 192, 336.
Тульская 11.

38) Произвольное отклоненіе отъ прямого направленія и удлиненіе владѣльцами земель проселочныхъ дорогъ.

Витебская 52, 120, 320, 510.
Вятская 693.
Казанская 11, 52.
Кіевская 324, 351, 1126.
Курская 636—637, 760.
Подольская 889—890, 891.
Псковская 232.
Рязанская 481, 618.
Саратовская 307.
Смоленская II, 86, 223.
Таврическая 55, 63, 106, 137, 167.
Тамбовская 430.
Тверская 337.
Уфимская 286.
Херсонская 44.
Ярославская 16, 196.

39) Несоотвѣтствіе современнымъ потребностямъ установленныхъ для ширины дорогъ нормъ и необходимость ихъ пересмотра мѣстными хозяйственными учрежденіями.

Астраханская 87, 300, 333, 336.
Виленская 31, 62, 147.
Витебская 126, 150, 160, 367, 436, 510.
Вологодская 97.
Волынская 104, 114, 186.
Воронежская 16, 156.
Гродненская 81, 85, 232.
Екатеринославская 242.
Казанская 52, 166.
Кіевская 240, 324, 364, 469, 633, 1030.
Ковенская 8, 165, 176.
Костромская 516.
Курская 3, 111, 119, 289, 541, 638, 642, 760, 762.
Минская 185.
Могилевская 10, 112.
Московская 371.
Нижегородская 242.
Новгородская 331.
Олонецкая 40.
Оренбургская 31.
Подольская 889, 1078

Рязанская 283, 599, 618.
Самарская 280.
Таврическая 8, 106, 167.
Тамбовская 211, 212, 263, 324, 407.
Тульская 498.
Харьковская 30, 287, 352, 353, 422.
Херсонская 43.
Черниговская 269, 388.
Ярославская 15—16, 173.

40) **Необходимость закрытія лишнихъ дорогъ и отсутствіе соотвѣтствующихъ постановленій объ этомъ въ дѣйствующемъ законодательствѣ.**

Кіевская 16, 241, 351, 385, 1098.
Костромская 398.
Лифляндская 228.
Рязанская 487.
С.-Петербургская 12, 61.
Симбирская 321.
Смоленская II, 223.
Тульская 383.
Уфимская 297.

41) **Необходимость установленія опредѣленнаго порядка открытія новыхъ дорогъ, признанія частныхъ дорогъ путями сообщенія общаго пользованія и закрытія дорогъ, потерявшихъ значеніе.**

Виленская 60.
Вятская 693.
Гродненская 392.
Екатеринославская 242.
Казанская 11, 51—52.
Калужская 158—159.
Кіевская 16, 468, 503.
Костромская 398.
Курская 3, 85, 111, 123, 488.
Лифляндская 228.
Московская 294, 416.
Нижегородская 199, 405.
Орловская 587, 647—651.
Пензенская 11, 12, 117.
Псковская 35, 101, 232, 341.
Рязанская 18, 438—439.
Самарская 379, 393, 409, 438, 481, 523.
С.-Петербургская 12, 61.
Саратовская 455.
Симбирская 321.
Смоленская I, 121; II, 86, 223.
Таврическая 265.
Тамбовская 212.
Тверская 241, 312, 337, 338.
Тульская 88, 123, 355, 368—369, 383, 462
Харьковская 53, 422.
Херсонская 43, 292—296.
Ярославская 16, 196, 218, 233.

42) Необходимость систематическаго обслѣдованія существующихъ дорогъ, составленія списковъ ихъ и нанесенія на дорожныя карты.

Витебская 56, 351, 352, 367, 508.
Гродненская 392, 432.
Кіевская 16, 468, 635, 1038.
Ковенская 26, 117.
Минская 88, 185.
Новгородская 211.
Пензенская 11, 12.
Псковская 35.
Симбирская 321.
Таврическая 106.
Тамбовская 211.
Тверская 241.
Тульская 11, 355, 462.
Харьковская 353, 422.
Эстляндская 154, 262.
Ярославская 15, 16, 196, 205.

43) Желательность упрощенія и ускоренія существующаго порядка отчужденія земли подъ гужевыя дороги.

Воронежская 7.
Калужская 223.
Кіевская 944.
Нижегородская 25, 56.
Новгородская 140, 157.
Олонецкая 37, 41, 43, 258, 270.
Орловская 588, 650.
Пензенская 11, 12, 117.
Подольская 888, 948.
Полтавская 33, 292.
Рязанская 18, 482, 653.
Тверская 337.
Харьковская 206, 269.
Херсонская 295—296.
Ярославская 16, 79.

44) Вопросъ о вознагражденіи владѣльцевъ за отходящія подъ дороги земли.

Воронежская 7, 86, 90.
Кіевская 324, 640, 641, 944.
Курская 3.
Орловская 650.
Пензенская 11, 12, 117.
Псковская 222 (кр.).
Рязанская 439.
Самарская 379, 393, 481, 523.
Симбирская 354.
Тульская 498.
Херсонская 296, 363.
Ярославская 12, 16.

45) Способы оцѣнки отчуждаемой земли.

Витебская 237.
Кіевская 503.
Московская 683.

Орловская 588, 651.
Подольская 82—83.
Симбирская 354.
Херсонская 296.

46) **Желательность установленія льготнаго порядка полученія строительныхъ дорожныхъ матеріаловъ съ казенныхъ и частныхъ земель.**

Витебская 509, 510.
Вятская 16.
Ковенская 162.
Курляндская 72.
Московская 71, 136, 209, 683.
Новгородская 225, 278.
Орловская 650.
Псковская 35, 102, 326.
Тульская 138.
Уфимская 295.
Харьковская 206.
Ярославская 12, 13, 15, 16.

47) **Вопросъ о пользованіи частными землями для устройства водоотводныхъ дорожныхъ сооруженій.**

Калужская 285.
Кіевская 908.
Подольская 83.

48) **Недостаточность и неполнота узаконеній относительно проложенія дорогъ частнаго пользованія отъ вновь возникающихъ поселковъ и усадебъ.**

Владимірская 68, 139—140.
Гродненская 432.
Курская 153.
Лифляндская 4, 107.
Могилевская 136.
Московская 379, 434.
Нижегородская 118.
Псковская 125—126, 129 (кр.).
Рязанская 239, 439.
Симбирская 370, 412.
Харьковская 170.

Глава III.—Дорожное управленіе, его органы и порядокъ возбужденія преслѣдованій за нарушеніе дорожныхъ постановленій.

49) **Неудовлетворительность нынѣшней организаціи мѣстнаго дорожнаго управленія.**

Бессарабская 160, 175.
Виленская 110.
Витебская 126.
Вологодская 10, 124, 131—137, 149, 301.
Волынская 16.
Калужская 95, 107, 147.
Кіевская 129, 501, 632—635, 1014, 1126.
Ковенская 44.

Костромская 337.
Курляндская 63.
Курская 84—85, 493, 639, 640, 678, 679.
Лифляндская 3, 165—166.
Минская 87, 88, 277, 408.
Могилевская 97.
Московская 70, 161, 182, 434, 670—671.
Нижегородская 242, 512.
Новгородская 156, 202, 214.
Олонецкая 46, 180.
Оренбургская 31.
Орловская 738.
Пермская 259, 262.
Подольская 202, 234, 514, 680—682, 892.
Полтавская 219.
Псковская 102, 326.
Рязанская 219, 482, 488.
С.-Петербургская 85.
Смоленская I, 120, II, 223.
Таврическая 167.
Тамбовская 208—211.
Тверская 236.
Тульская 195.
Харьковская 198, 353.
Херсонская 44.
Черниговская 130, 202.
Ярославская 14.

50) Недостатки существующаго порядка исправленія проселочныхъ дорогъ и отсутствіе правильно поставленнаго за ними надзора со стороны хозяйственныхъ учрежденій.

Бессарабская 160, 175.
Виленская 110.
Витебская 126.
Вологодская 10, 131—137.
Волынская 16.
Калужская 147.
Кіевская 634—635, 937, 1126.
Ковенская 165.
Костромская 337, 524.
Курляндская 63.
Курская 83—85, 122, 560, 678—679, 761, 860.
Лифляндская 3.
Минская 87—88, 277, 408.
Могилевская 14, 16.
Московская 328, 670—671.
Нижегородская 242, 512.
Новгородская 225.
Олонецкая 44, 180.
Оренбургская 31.
Орловская 648, 738.
Пермская 338.
Подольская 76, 202, 232—233, 514, 570, 680.
Полтавская 32, 219.
Псковская 102, 326.
Рязанская 219, 482, 488.
С.-Петербургская 85.
Смоленская I, 120; II, 223
Таврическая 167.

51) **Необходимость сосредоточенія всего дорожнаго дѣла въ вѣдѣніи правительственныхъ органовъ.**

52) **Желательность объединенія завѣдыванія всѣми мѣстными дорогами въ рукахъ земскихъ и замѣняющихъ ихъ хозяйственныхъ учрежденій.**

Рязанская 18, 189, 191, 224, 482, 653.
Самарская 367, 379, 438.
С.-Петербургская 12, 61, 89.
Саратовская 455.
Симбирская 354, 360, 412.
Смоленская II, 261, 297.
Таврическая 4, 106, 265.
Тамбовская 9, 263, 325, 414, 431, 433.
Тверская 15, 76, 216, 236, 312, 337, 338, 366.
Тульская 11, 88, 123, 195, 368—369, 462, 497.
Уфимская 35, 56, 179.
Харьковская 32, 172, 206, 224, 230 (кр.), 353.
Херсонская 296.
Черниговская 99, 115, 122, 131, 202, 299, 312, 430, 440.
Ярославская 16, 88, 163—164, 196.

53) **Преимущества сосредоточенія всего дорожнаго хозяйства въ вѣдѣніи уѣздныхъ земствъ.**

Кіевская 388, 1126.
Олонецкая 37, 42.
Пензенская 89.
Пермская 259, 387, 498.
Рязанская 191, 323.
Тверская 16, 366.
Тульская 11, 94, 107, 368, 383.
Харьковская 246, 250.
Черниговская 440.
Ярославская 163, 175 (кр.), 192.

54) **Желательность сохраненія руководства и контроля надъ дорожнымъ дѣломъ за губернскимъ земствомъ.**

Кіевская 388.
Олонецкая 37, 42.
Пензенская 57.
Пермская 18.
Псковская 295.
Рязанская 577, 598—599.
Таврическая 106.

55) **Необходимость урегулированія вопросовъ о порядкѣ содержанія междугубернскихъ дорогъ.**

Орловская 47, 588, 651.
Таврическая 47.

56) **Желательность учрежденія особыхъ уѣздныхъ дорожныхъ комитетовъ для разрѣшенія нѣкоторыхъ общихъ вопросовъ дорожнаго дѣла въ уѣздѣ.**

Калужская 120.
Костромская 516.
Псковская 101.
Ярославская 163, 178—179.

57) **Необходимость мелкой земской организаціи для завѣдыванія проселочными дорогами.**

Бессарабская 92, 160, 175.
Витебская 397, 484.
Кіевская 324.

Костромская 191, 320.
Курская 296, 365, 576, 583, 850, 860.
Минская 381.
Московская 14, 43, 434, 439.
Орловская 614, 648.
Пермская 105, 107 (кр.).
Подольская 188, 194—195, 496, 788, 794, 810, 846.
Полтавская 393, 753.
Псковская 245.
Рязанская 191, 482, 490.
Саратовская 103.
Смоленская I, 84, 121, 122, 125, 153—154, 158; II, 284—287.
Тамбовская 192, 209.
Тульская 94, 107.
Херсонская 321.
Черниговская 256—259, 440.

58) Желательность учрежденія самоуправляющейся мелкой земской единицы.

Вятская 334, 404, 405, 467.
Кіевская 634.
Курская 365, 860.
Московская 116, 119, 136, 289, 290, 299, 319—348, 381—382, 409—410, 415—416, 509.
Новгородская 13, 96, 140, 200, 281, 344, 405, 460, 464, 539, 541.
Орловская 43—44, 273—274, 334, 569, 614.
Подольская 496.
Полтавская 572.
Рязанская 482.
Саратовская 97—137, 103, 114, 118.
Смоленская I, 153—154, 158; II, 164, 284.
Тамбовская 192, 209.
Тверская 78, 154, 160.
Тульская 195—196, 218.
Уфимская 38, 99, 167.
Херсонская 311.
Черниговская 440.

59) Преждевременность учрежденія мелкой земской единицы и желательность образованія участковыхъ дорожныхъ попечительствъ или иныхъ мелкихъ организацій хозяйственнаго характера.

Воронежская 60.
Вятская 165.
Костромская 313, 476.
Курская 850.
Минская 277.
Московская 43, 135, 409—410, 434, 615, 636.
Новгородская 232, 272 (кр.).
Псковская 101, 245, 335, 348.
Рязанская 219.
С.-Петербургская 87.
Саратовская 97.
Смоленская II, 284—287.
Тульская 94, 107.
Ярославская 163, 205.

60) **Необходимость преобразованія учрежденій, завѣдующихъ дорожнымъ хозяйствомъ въ губерніяхъ Западнаго края, и желательность пополненія состава этихъ учрежденій членами изъ мѣстныхъ землевладѣльцевъ.**

Виленская 10, 83—84, 93, 97, 125, 148—149, 198, 206.
Витебская 55, 109, 202, 237, 369, 397, 510.
Волынская 15, 56, 86, 103, 129—130, 156, 160, 178, 185, 209, 226, 244,
Гродненская 85, 231, 247, 264, 286—287, 325, 431—432, 474, 503.
Кіевская 42—43, 339, 347—348, 364, 394, 438, 462 — 463, 468, 503—504, 576, 635, 859, 908, 993—994, 1015, 1059, 1126, 1137.
Ковенская 8—9, 37, 44, 115—116, 136, 156, 162, 176—177, 184.
Минская 4, 42, 87, 156, 185, 234, 266, 381, 408—409.
Могилевская 12, 79, 98, 144.
Подольская 233, 234, 422, 514, 682, 788, 794, 801, 810, 892, 903 — 904, 957, 977, 1011, 1024.

61) **Желательность предоставленія членамъ дорожныхъ уѣздныхъ комиссій отъ мѣстнаго населенія правъ дорожныхъ попечителей, съ широкой компетенціей по наблюденію за исправленіемъ дорогъ.**

Виленская 10, 30, 65, 83—84, 97, 110, 125, 149—150, 198, 206.
Витебская 55, 109, 202, 237, 328, 352, 369, 397, 466, 485, 510.
Волынская 56, 86, 103, 121, 129—130, 156, 160, 178, 185, 209, 226.
Гродненская 85, 247, 286—287, 432, 474, 503.
Кіевская 339, 364, 394, 438, 462—463, 468, 635, 859, 908, 993—994, 995, 1059, 1137.
Ковенская 37, 44, 115, 136, 156, 165 176, 177, 184.
Минская 156, 185, 234, 266, 283, 381, 408—409.
Могилевская 98, 118, 144.
Подольская 233—234, 422, 514, 682, 801, 810, 892, 903—904, 957, 977, 1011, 1024.
Эстляндская 179.

62) **Желательность привлеченія къ болѣе дѣятельному надзору за дорогами земскихъ начальниковъ и органовъ уѣздной полиціи.**

Бессарабская 342—343, 345.
Виленская 65, 110,
Витебская 127, 411, 444.
Волынская 93, 186.
Вятская 165, 668.
Гродненская 352.
Калужская 160.
Курляндская 43.
Курская 111, 560.
Минская 283.
Московская 135, 148.
Нижегородская 237, 242.
Новгородская 225.
Олонецкая 280.
Подольская 624—625.
Полтавская 32, 33, 771.
Псковская 326.
Рязанская 182, 323—324, 517, 599, 653.
Самарская 236.
Смоленская I, 121.
Тамбовская 9, 180, 192, 211, 212.
Тверская 236, 338.
Тульская 138.
Харьковская, 172.
Ярославская 163, 184, 202.

63) **Неудовлетворительность нынѣшней технической организаціи дорожнаго хозяйства и желательность усиленія техническаго наблюденія надъ дорогами.**

Архангельская 154, 164.
Виленская 84, 149, 190, 198.
Витебская 55, 367, 405—406, 436.
Владимірская 69.
Вологодская 137, 156.
Волынская 103, 243.
Гродненская 243, 247, 336, 348, 392.
Калужская 159—160, 201.
Кіевская 124, 324, 352, 394, 438, 469, 502, 576, 634, 882, 908, 1126.
Ковенская 116, 177.
Костромская 350, 476.
Курская 121, 851.
Минская 42, 266, 284, 381.
Могилевская 16, 76, 97, 144.
Олонецкая 37—38.
Подольская 66, 68, 234, 514, 679, 680, 693.
Псковская 101, 155.
Рязанская 662.
Тамбовская 209.
Тверская 337.
Харьковская 172, 470.
Черниговская 126, 131.
Ярославская 15—16.

64) **Желательность учрежденія земскихъ техническихъ бюро съ инженерами и техниками во главѣ.**

Виленская 149.
Витебская 55.
Вологодская 156.
Волынская 103.
Гродненская 247, 392.
Калужская 159—160.
Кіевская 324, 352, 394, 438, 634, 908.
Ковенская 116.
Костромская 350.
Минская 42, 284, 381.
Могилевская 76.
Подольская 66, 68.
Тверская 337.
Черниговская 126, 311.

65) **Желательность привлеченія на службу земствъ техниковъ-строителей низшаго ранга или дорожныхъ мастеровъ и десятниковъ.**

Виленская 84, 190, 198.
Витебская 367.
Владимірская 69.
Вологодская 137.
Волынская 103, 243.
Кіевская 124, 469, 502, 576, 908.
Ковенская 177.
Костромская 476.
Минская 266, 381.
Могилевская 16, 76, 97.

Подольская 679, 693.
Псковская 101, 155.
Тверская 337.
Харьковская 172, 470.
Черниговская 126, 131.

66) **Недостаточность существующаго числа техническихъ школъ и желательность открытія спеціальныхъ учебныхъ заведеній для образованія техниковъ и десятниковъ по дорожной части.**

Вологодская 10, 156.
Вятская 336.
Костромская 414, 418.
Черниговская 324—325.

67) **Дороговизна техническаго надзора и возможность для земствъ обходиться безъ него.**

Кіевская 1059.
Олонецкая 258.
Рязанская 323, 653.

68) **Недостаточность установленныхъ закономъ мѣръ противъ нарушителей дорожныхъ постановленій.**

Виленская 148.
Витебская 56, 126, 150, 160.
Казанская 52.
Калужская 95, 111.
Курская 641.
Минская 42.
Олонецкая 280.
Подольская 76, 79, 81, 421.
С.-Петербургская 29, 66.
Смоленская II, 60—61.
Тульская 498.

69) **Необходимость пересмотра дѣйствующихъ узаконеній относительно порядка преслѣдованія и отвѣтственности виновныхъ въ несоблюденіи правилъ по содержанію и ремонту дорогъ.**

Витебская 56, 150.
Калужская 95.
Минская 42.
Олонецкая 280.
С.-Петербургская 29, 66.
Тульская 498.

70) **Желательность заведенія при волостяхъ и сельскихъ обществахъ жалобныхъ книгъ для записыванія претензій проѣзжающихъ на дурное состояніе дорогъ и дорожныхъ сооруженій.**

Витебская 126—127.
С.-Петербургская 87.

71) **Желательность предоставленія органамъ дорожнаго надзора права возбуждать обвиненія въ дурномъ состояніи дорогъ безъ предваренія владѣльцевъ.**

Витебская 56, 150.
Калужская 95.
Смоленская I, 121; II, 61.

72) **Желательность разрѣшенія дѣлъ о неисправномъ содержаніи дорогъ въ административномъ порядкѣ, съ производствомъ за счетъ виновныхъ ремонта и наложеніемъ на нихъ небольшихъ штрафовъ.**

Виленская 84, 149.
Витебская 327, 436.
Гродненская 320, 364.
Казанская 122.
Калужская 95, 160.
Ковенская 116, 136.
Курляндская 33, 38, 53—54, 63.
Лифляндская 4, 24—25, 158, 166, 178.
Минская 277.
Московская 182.
Псковская 101, 326.
Самарская 132, 379.
Херсонская 44.
Эстляндская 179.
Ярославская 205.

73) **Желательность установленія административнаго порядка разрѣшенія дѣлъ о захватѣ дорожной полосы смежными владѣльцами.**

Таврическая 8.
Харьковская 353.
Черниговская 396.

74) **Желательность упрощенія судебнаго производства по дорожнымъ искамъ.**

Виленская 30.
Смоленская I, 121; II, 61.

75) **Желательность усиленія наказаній за неисправное содержаніе дорогъ и порчу дорожныхъ сооруженій и посадокъ.**

Витебская 127.
Гродненская 66.
Казанская 52.
Калужская 113, 128.
Кіевская 8, 323.
Ковенская 25.
Харьковская 30, 206, 423.
Ярославская 163, 184.

76) **Желательность установленія отвѣтственности за порчу дорожныхъ сооруженій и посадокъ сосѣднихъ съ дорогами владѣльцевъ земель и крестьянскихъ обществъ.**

Витебская 350.
Волынская 91.
Гродненская 418.
Кіевская 128.
Минская 273.
Подольская 422, 682.
Смоленская II, 224.

Глава IV. Источники денежныхъ средствъ на дорожное дѣло и натуральная дорожная повинность.

77) Относительная достаточность, по мнѣнію нѣсколькихъ Комитетовъ, земскихъ средствъ для содержанія земскихъ дорогъ.

Владимірская 83.
Воронежская 3, 66.
Костромская 350.
Олонецкая 258.
Пензенская 138.
Рязанская 184, 224.
Самарская 254.
С.-Петербургская 61.
Симбирская 249, 261, 262.
Тверская 236, 430.
Тульская 222, 254.
Харьковская 32.
Херсонская 275.

78) Крайняя недостаточность, по мнѣнію большинства Комитетовъ, имѣющихся въ распоряженіи земскихъ учрежденій средствъ для упорядоченія мѣстныхъ дорогъ.

Бессарабская 371.
Вологодская 97.
Воронежская 59, 86, 90, 105, 114.
Калужская 9, 280.
Кіевская 239, 635.
Костромская 88, 136—139, 177, 398, 441, 498.
Курская 3, 84, 119, 173, 434, 493, 494, 636, 760, 784, 851.
Могилевская 73.
Нижегородская 24, 56.
Новгородская 156, 203, 205.
Орловская 43, 44, 585, 647, 649, 669.
Подольская 946.
Псковская 116, 117, 244, 245.
Рязанская 283.
Таврическая 264, 265.
Тверская 306, 338, 339, 365.
Тульская 315, 383, 495.
Уфимская 35, 56, 101.
Харьковская 32, 113, 119, 264.
Херсонская 385.
Черниговская 18, 130.
Ярославская 11—12, 205.

79) Невозможность расходованія полностью нынѣшнихъ дорожныхъ капиталовъ, въ виду необходимости обезпечить въ будущемъ содержаніе техническаго надзора и ремонтъ новыхъ дорожныхъ сооруженій.

Воронежская 90, 125.
Екатеринославская 81.
Казанская 51.
Курская 434, 493, 494, 636, 760.
Минская 432.
Орловская 43, 44.
Тульская 315.

80) **Недостаточность и неудовлетворительность нынѣшняго кредитованія земствъ на дорожное дѣло подъ обезпеченіе дорожными капиталами.**

Новгородская 156.
Орловская 46—47, 588, 650.
Самарская 287, 440.
Херсонская 299, 305—306.

81) **Предѣльность земскаго обложенія, какъ препятствіе къ увеличенію затратъ на дорожное дѣло.**

Калужская 286.
Московская 196, 383.
Полтавская 566—568.
Псковская 206, 241.
Смоленская I, 84.
Тверская 337, 474.
Черниговская 429.

82) **Незначительное участіе въ расходахъ на дорожное дѣло торгово-промышленныхъ предпріятій и ненормальность этого явленія, въ виду особой заинтересованности указанныхъ предпріятій въ хорошемъ состояніи дорогъ.**

Архангельская 163.
Виленская 10, 63.
Владимірская 69, 151.
Вятская 439.
Гродненская 84—85.
Казанская 73.
Кіевская 344, 882, 1059.
Ковенская 176.
Курская 560.
Минская 87, 155, 234.
Могилевская 98, 136.
Подольская 80—81, 514, 793, 801, 826, 890.
Самарская 599, 619.
Харьковская 172.
Херсонская 42, 46.
Черниговская 415, 429.
Ярославская 16, 88.

83) **Неправильность существующаго освобожденія желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ предпріятій отъ участія въ расходахъ на подъѣздные пути къ станціямъ и пристанямъ.**

Калужская 203, 204.
Минская 291.
Московская 635, 636.
Новгородская 228.
Орловская 140, 141.
Подольская 231.
Псковская 244—245.
Рязанская 18, 482, 486.
Симбирская 95, 192, 336.
Тверская 430, 431.
Тульская 496, 497.
Херсонская 42.

84) **Неуравнительность натуральной дорожной повинности вслѣдствіе сословнаго начала, положеннаго въ основу дѣйствующаго законодательства.**

Архангельская 53, 149, 245.
Бессарабская 12, 39.
Витебская 54, 98, 320, 329, 493.
Вологодская 195.
Вятская 412.
Екатеринославская 131.
Калужская 252.
Кіевская 315 (кр.), 324, 404, 438, 501, 575, 635, 773—774, 882, 974, 1098.
Костромская 68.
Курляндская 9—15, 20, 22, 24, 37, 45, 51, 67—68, 72, 74—76.
Курская 284, 638, 641, 678 (кр.), 761.
Лифляндская 3, 23, 160, 166, 171, 178, 197, 202, 227—228.
Минская 184.
Могилевская 97.
Олонецкая 37, 46, 207.
Орловская 649.
Подольская 67—82, 366, 514.
Псковская 244.
Симбирская 507, 536.
Тамбовская 55.
Тульская 94.
Уфимская 229.
Харьковская 172.
Эстляндская 54—56, 141, 146, 150, 152, 157.
Ярославская 163, 202.

85) **Обременительность для землевладѣльцевъ и неравномѣрная раскладка между ними повинности по поставкѣ дорожно-строительныхъ матеріаловъ.**

Витебская 510.
Волынская 209.
Гродненская 84, 231.
Кіевская 501, 882.
Минская 408.
Могилевская 97.
Орловская 649.
Подольская 67, 76, 78, 233, 514, 890.

86) **Различные порядки вырубки и доставки лѣса къ мѣстамъ дорожныхъ работъ.**

Архангельская 53.
Витебская 54, 97.
Гродненская 81—82.
Калужская 252.
Минская 408.
Олонецкая 46.
Подольская 75, 569, 890.

87) **Крайняя неравномѣрность и произвольность распредѣленія натуральной дорожной повинности между крестьянскими обществами.**

Бессарабская 370.
Виленская 30, 147.

88) **Примѣненіе натуральной повинности къ разнообразнымъ работамъ по ремонту дорогъ и дорожныхъ сооруженій и къ проложенію новыхъ дорогъ.**

89) **Призывы населенія къ отбыванію натуральной повинности въ рабочее время и неравномѣрность числа дней, занимаемыхъ работой на дорогахъ, въ различныхъ мѣстностяхъ.**

90) **Дальность разстояній дорожныхъ участковъ отъ призываемыхъ къ исправленію ихъ селеній.**

91) **Замѣна отбыванія повинности наймомъ рабочихъ или сдачею дорожныхъ участковъ подрядчикамъ.**

92) **Отрицательные результаты примѣненія натуральной дорожной повинности съ технической стороны.**

Гродненская 431.
Калужская 159.
Кіевская 501, 632, 1059, 1098, 1126.
Новгородская 546—547.
Подольская 234, 366, 570, 793.

93) Неравномѣрное распредѣленіе между владѣльцами земель бремени по содержанію проселочныхъ дорогъ.

Бессарабская 160, 175.
Виленская 110.
Витебская 126.
Вологодская 136, 137, 550.
Волынская 16.
Вятская 165, 299—300, 344, 439, 448, 449, 477, 657, 677, 678.
Казанская 51—52.
Калужская 95, 107, 147, 160, 252.
Кіевская 575, 632, 635.
Костромская 337, 398, 511.
Курская 84, 85, 539, 570, 571, 636, 637, 641, 678 (кр.).
Лифляндская 3, 165—166.
Минская 87—88, 277, 408.
Московская 70—71, 182, 328, 483, 670—671.
Нижегородская 199, 405.
Новгородская 202, 225, 535, 550.
Олонецкая 45, 240.
Орловская 647, 648.
Пензенская 75.
Пермская 259, 329, 332.
Псковская 35, 95, 101, 162.
Рязанская 184.
С.-Петербургская 85.
Саратовская 99, 200, 307, 308, 455.
Симбирская 33, 412, 536.
Смоленская II, 74.
Тамбовская 210.
Тверская 239.
Тульская 88, 107, 195, 383.
Уфимская 35, 56.
Черниговская 19, 87, 130, 202, 429.
Ярославская 14, 15, 88, 163, 171, 202, 383.

94) Содержаніе крестьянскими обществами проселочныхъ дорогъ въ предѣлахъ чужихъ владѣній.

Архангельская 246
Бессарабская 39.
Витебская 52, 150, 493.
Вологодская 10, 334.
Вятская 16, 166, 299, 300, 530, 657.
Кіевская 632, 634, 970, 974.
Ковенская 115, 177.
Курляндская 75.
Курская 539, 559, 678 (кр.).
Минская 233—234.
Новгородская 140, 157.
Олонецкая 37, 42, 44, 144, 180, 207.
Орловская 738.
Подольская 569, 680—681.
Псковская 223 (кр.).
Ярославская 163, 188.

95) Отсутствіе въ законѣ постановленій о волостныхъ дорогахъ и невозможность вслѣдствіе этого принятія болѣе важныхъ проселочныхъ дорогъ на средства цѣлаго волостного общества.

Вятская 299.
Калужская 223.
Пермская 300, 329.

96) Размѣръ бремени, возлагаемаго отбываніемъ натуральной повинности по содержанію земскихъ и проселочныхъ дорогъ на владѣльцевъ земель и крестьянскія общества.

Архангельская 53, 164, 245.
Витебская 96—99, 135—145.
Вятская 300.
Калужская 252.
Кіевская 772—775, 994—995.
Курская 117—123, 635—642.
Пермская 337.
Подольская 69—82.

97) Рѣдкіе случаи зачета натуральной повинности при раскладкѣ денежныхъ земскихъ сборовъ.

Кіевская 772.
Олонецкая 143.
Подольская 71—72.

98) Желательность выдачи изъ казны пособій на нужды дорожнаго строительства.

Бессарабская 160, 175.
Виленская 198.
Владимірская 69, 86, 100.
Вологодская 66—67, 183.
Волынская 103—104, 105, 243.
Воронежская 86, 90, 105, 125, 145, 151.
Вятская 343, 369.
Екатеринославская 242.
Казанская 51.
Калужская 9, 42, 73, 80, 160, 280, 285, 306.
Кіевская 16, 635, 779, 935, 1126, 1137.
Костромская 88, 327, 442, 476, 483.
Курская 3, 434, 468, 542, 569, 571, 784.
Минская 172.
Могилевская 98.
Московская 9, 209, 226, 422, 483, 616, 635, 692.
Нижегородская 24, 237, 242, 284, 405, 560.
Новгородская 217.
Олонецкая 207, 258, 275.
Орловская 42, 286, 304, 306—307, 317, 530, 548, 669.
Пермская 174.
Полтавская 219, 718, 725, 760, 770—771.
Псковская 35, 295.
Рязанская 191, 214, 374, 564, 572.
Самарская 14, 218, 280, 287, 440, 518.
С.-Петербургская 12, 44, 51.
Симбирская 321, 370, 507, 536.
Смоленская II, 74.
Таврическая 55.

99) Желательность освобожденія земствъ отъ нѣкоторыхъ расходовъ общегосударственнаго характера, съ обращеніемъ освобождающихся суммъ на дорожное дѣло.

100) Необходимость правильнаго раздѣленія дорогъ на разряды, въ цѣляхъ соотвѣтственнаго распредѣленія бремени по ихъ содержанію.

101) Желательность отнесенія на средства казны расходовъ по устройству и содержанію главныхъ трактовъ, имѣющихъ общегосударственное или широкое мѣстное значеніе.

Казанская 51, 167.
Кіевская 324.
Ковенская 26, 175, 176.
Костромская 104, 178, 414, 418.
Курская 85, 851, 860.
Могилевская 98, 113, 118.
Нижегородская 359, 363, 388.
Новгородская 318.
Орловская 47.
Подольская 946, 1078.
Псковская 35, 101.
Смоленская I, 121; II, 261.
Тамбовская 406.
Тульская 462.
Херсонская 47.
Черниговская 202.

102) Желательность отнесенія на средства казны расходовъ по устройству и содержанію стратегическихъ или военно-коммуникаціонныхъ дорогъ.

Бессарабская 380.
Виленская 93, 148, 150.
Волынская 162.
Гродненская 231, 286, 325, 336.
Кіевская 468, 860, 882, 926.
Минская 88.
Смоленская I, 121; II, 86.
Тверская 338.
Харьковская 229—230.

103) Желательность отнесенія на средства казны расходовъ по устройству и содержанію почтовыхъ дорогъ.

Витебская 119.
Вологодская 195.
Воронежская 125.
Вятская 16, 336, 343, 369, 477.
Кіевская 468.
Костромская 104, 178, 251, 414, 418, 449, 498, 511.
Нижегородская 359, 383, 498, 512, 560.
Олонецкая 144.
Пензенская 137.
Подольская 946.
Полтавская 219.
Самарская 14, 218, 280, 287, 441.
Харьковская 229—230.

104) Желательность отнесенія на средства казны расходовъ по устройству и содержанію подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ.

Волынская 185—186.
Костромская 476.
Курская 433—434, 468, 488, 494.
Минская 42, 88.
Новгородская 230, 278.
Орловская 41, 317.
Пензенская 75.
Полтавская 770—771.

Самарская 14, 218, 280, 287, 441.
Симбирская 47, 148.
Тверская 338.
Черниговская 19, 269, 429.

105) **Желательность отнесенія на средства казны расходовъ по устройству и содержанію дорогъ съ искусственнымъ полотномъ (шоссейныхъ и мощеныхъ).**

Бессарабская 317.
Виленская 106.
Волынская 16, 162, 185—186, 225—226.
Гродненская 231, 336.
Кіевская 908, 1036, 1038.
Ковенская 115.
Курская 468, 488, 507, 534.
Минская 88.
Новгородская 230, 278.
Орловская 317, 548.
Подольская 176.
Псковская 295, 326.
Рязанская 283.
Самарская 93.
Симбирская 321.
Смоленская I, 120; II, 261, 296, 297.
Тверская 16, 77, 415.
Тульская 367.

106) **Желательность отнесенія на средства казны расходовъ по устройству и содержанію торговыхъ трактовъ съ большимъ грузовымъ движеніемъ.**

Вологодская 195.
Кіевская 468.
Костромская 251, 511.
Курская 507, 534.
Нижегородская 570.
Орловская 753.
Пензенская 137.
Самарская 14, 218, 280, 287, 441.
Симбирская 47.
Тульская 315.
Ярославская 205.

107) **Желательность отнесенія на средства казны расходовъ по устройству и содержанію мѣстныхъ дорогъ общаго пользованія вообще.**

Вологодская 10, 124, 149.
Екатеринославская 249.
Курская 434, 468.
Нижегородская 367.
Новгородская 214.
Самарская 379, 393, 438, 481, 523, 528.
Симбирская 370, 402.
Уфимская 35, 56, 179, 295.
Харьковская 178, 470.
Черниговская 115, 312.
Ярославская 88, 192.

108) **Желательность отнесенія на средства казны расходовъ по устройству и содержанію большихъ мостовъ и другихъ дорожныхъ сооруженій.**

Астраханская 298.
Виленская 106.
Гродненская 532.
Курская 860.
Псковская 326.
Тверская 76, 251.
Харьковская 469—470.
Херсонская 385.

109) **Желательность отнесенія на земскія средства расходовъ по устройству и содержанію мѣстныхъ дорогъ вообще.**

Архангельская 150, 189.
Астраханская 99—100.
Виленская 31, 106.
Владимірская 69.
Вологодская 301.
Воронежская 105, 145, 151.
Вятская 591, 736.
Гродненская 247.
Екатеринославская 127, 144.
Калужская 251, 253, 254, 285.
Кіевская 324, 468, 503.
Ковенская 26.
Курляндская 62—63.
Курская 851, 860.
Могилевская 113, 118.
Московская 370, 371, 383, 416.
Нижегородская 363, 383, 512, 540.
Новгородская 217, 225, 318.
Олонецкая 207, 239.
Оренбургская 99.
Орловская 753.
Пензенская 8, 137.
Пермская 174, 253, 259, 460.
Подольская 233, 234, 570, 682, 788, 794, 810, 1078.
Полтавская 183, 206, 661, 674, 698, 770.
Псковская 35, 101, 155, 245.
Рязанская 618.
Саратовская 455.
Смоленская II, 86.
Тамбовская 9, 17, 406.
Херсонская 47.
Черниговская 202, 269, 402.

110) **Желательность отнесенія на земскія средства расходовъ по устройству и содержанію стратегическихъ и военно-коммуникаціонныхъ дорогъ.**

Витебская 150, 172.
Гродненская 247.
Кіевская 347.
Минская 172, 283.
Могилевская 136.
Подольская 68.

111) **Желательность отнесенія на земскія средства расходовъ по устройству и содержанію почтовыхъ дорогъ.**

Архангельская 189.
Витебская 150, 172.
Волынская 162.
Вятская 166.
Гродненская 286—287.
Казанская 61.
Калужская 149.
Кіевская 908.
Костромская 476.
Минская 155, 172.
Новгородская 318, 547.
Олонецкая 207, 239.
Орловская 304, 306—307.
Пензенская 75.
Подольская 68.

112) **Желательность отнесенія на земскія средства расходовъ по устройству и содержанію подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ.**

Бессарабская 345.
Витебская 53, 56, 202, 367, 396, 406, 508, 509.
Волынская 162.
Вятская 439, 668.
Калужская 149.
Кіевская 908.
Курская 542.
Минская 172, 266.
Новгородская 318.
Орловская 304, 306—307.
Пермская 270, 488—489, 498.
Псковская 101.
Симбирская 464.
Смоленская II, 261.
Тверская 335—336, 338.
Харьковская 53, 195.
Черниговская 99, 122, 125.
Ярославская 184.

113) **Желательность отнесенія на земскія средства расходовъ по устройству и содержанію дорогъ съ искусственнымъ полотномъ (шоссейныхъ и мощеныхъ).**

Бессарабская 317, 345, 371.
Виленская 31.
Владимірская 69.
Гродненская 518.
Кіевская 347, 908.
Ковенская 26, 115.
Курляндская 49.
Московская 483, 484.
Орловская 304, 306—307.
Псковская 326.
Симбирская 321.
Смоленская II, 297.
Таврическая 55.
Тверская 388, 415.
Уфимская 295.
Харьковская 422.

114) **Желательность отнесенія на земскія средства расходовъ по устройству и содержанію дорогъ торговыхъ и транспортныхъ съ большимъ грузовымъ движеніемъ.**

Астраханская 305.
Виленская 99, 190.
Витебская 119, 150, 172.
Владимірская 69.
Волынская 162, 244.
Воронежская 86.
Вятская 166, 336.
Гродненская 286.
Казанская 61, 167.
Ковенская 115.
Костромская 104, 178, 414, 418, 449, 476.
Курская 642.
Минская 155, 172.
Новгородская 318, 547.
Пензенская 75.
Подольская 68.
Псковская 101.
Тамбовская 180.
Тверская 329, 335, 336.
Тульская 479, 498.
Черниговская 269, 429, 430.
Ярославская 173, 184.

115) **Желательность отнесенія на земскія средства расходовъ по устройству и содержанію большихъ проселочныхъ дорогъ имѣющихъ общеуѣздное значеніе.**

Бессарабская 189, 190.
Витебская 53, 56, 150, 172, 201, 202, 367, 396, 406, 509.
Владимірская 83.
Вологодская 195, 201, 217 (кр.).
Воронежская 90, 125.
Вятская 343, 448—449, 477, 591, 657, 668, 677, 692.
Гродненская 286.
Калужская 159—160, 201.
Кіевская 468, 1098.
Ковенская 37.
Костромская 442.
Курская 433, 488, 494, 559, 569, 571, 642, 851, 860.
Минская 4, 172, 234, 266, 381, 408.
Нижегородская 199.
Новгородская 202—203, 230, 318, 547.
Орловская 286, 304, 306—307, 548.
Пермская 172, 332, 392.
Псковская 101, 117, 245, 341, 348.
Тамбовская 180.
Тверская 335, 336, 338.
Тульская 479, 497, 498.
Черниговская 203, 269, 429, 430.
Ярославская 163, 205.

116) **Желательность отнесенія на земскія средства расходовъ по устройству и содержанію проселочныхъ дорогъ вообще.**

Витебская 119.
Владимірская 86.

Вологодская 10, 124, 137, 149.
Вятская 101, 300, 720, 726.
Гродненская 231.
Екатеринославская 127, 242.
Калужская 42, 51, 95, 149.
Кіевская 324, 347, 364, 1038.
Костромская 377, 378, 398.
Курская 3, 85.
Московская 483, 484, 510, 686 (кр.).
Нижегородская 512, 540.
Новгородская 211, 535, 549, 550.
Олонецкая 37, 49, 206, 219 (кр.).
Орловская 738, 753.
Пермская 174, 210, 338, 387, 392, 488.
Подольская 788, 794, 810.
Полтавская 32, 183, 219, 731, 760.
Псковская 162, 245.
Рязанская 184.
Самарская 367, 379, 393.
С.-Петербургская 12.
Симбирская 354, 360, 369—370, 412, 507, 536.
Смоленская II, 61.
Тамбовская 9, 17, 158, 325, 333, 431, 433, 439.
Тверская 216, 217, 327, 338.
Тульская 88, 123, 369.
Харьковская 32, 172, 206, 224, 229—230 (кр.), 353.
Херсонская 296, 311—321.
Черниговская 85, 99, 115, 122, 125, 299, 308, 440.
Ярославская 88, 174—175 (кр.), 178, 196.

117) **Желательность отнесенія на земскія средства расходовъ по устройству и содержанію болѣе значительныхъ мостовыхъ и другихъ дорожныхъ сооруженій на проселочныхъ дорогахъ.**

Виленская 31, 97, 106.
Витебская 55, 150, 172, 173, 202, 237, 352, 367, 493, 509.
Владимірская 100.
Вологодская 218 (кр.).
Вятская 141, 165, 336, 343, 448—449, 530, 680, 723, 728.
Гродненская 85, 231, 232, 248, 286, 325, 336, 352, 367, 379, 474, 503, 518.
Казанская 11, 69.
Калужская 95, 149, 159—160, 223, 285.
Ковенская 37, 136.
Костромская 70, 104, 178, 414, 418, 442, 449.
Курская 111, 123, 560, 851.
Минская 30, 380—381, 397.
Могилевская 16, 97, 144.
Новгородская 331, 502.
Олонецкая 37, 49.
Оренбургская 32, 99.
Пермская 201.
Подольская 233.
Псковская 348.
Рязанская 191, 200, 214.
Самарская 321, 528.
С.-Петербургская 85.
Симбирская 351.
Смоленская II, 224, 261, 297.
Тамбовская 263.
Тверская 15, 76, 236.

Тульская 383 (кр).
Уфимская 286.
Херсонская 44.
Черниговская 111, 202—203.

118) **Желательна выдача изъ земскихъ средствъ пособій мелкой дорожной единицѣ, частнымъ землевладѣльцамъ и сельскимъ обществамъ на устройство и содержаніе болѣе трудныхъ участковъ дорогъ и дорожныхъ сооруженій, вызывающихъ значительные расходы.**

Архангельская 164, 245.
Бессарабская 160, 175.
Владимірская 69.
Вятская 687.
Гродненская 320.
Екатеринославская 249.
Ковенская 8, 156.
Костромская 337, 511.
Курляндская 55, 62—63.
Московская 71, 135—136.
Нижегородская 560.
Олонецкая 144, 214.
Пензенская 8, 12.
Пермская 300, 329.
Полтавская 771.
Псковская 101, 263, 326.
Рязанская 18, 58, 191
Самарская 608.
Симбирская 33.
Тверская 415.
Тульская 138.
Харьковская 229—230 (кр.).
Ярославская 188, 196, 233.

119) **Желательность отнесенія на средства мелкой земской единицы, волости или иной мелкой дорожной организаціи расходовъ по устройству и содержанію важнѣйшихъ проселочныхъ дорогъ, имѣющихъ общеволостное значеніе.**

Бессарабская 189—190.
Калужская 223.
Пермская, 300, 329.

120) **Желательность отнесенія на средства мелкой земской единицы, волости или иной мелкой дорожной организаціи расходовъ по устройству и содержанію проселочныхъ дорогъ вообще.**

Астраханская 204.
Бессарабская 160, 175.
Владимірская 69.
Волынская 28.
Вятская 336, 405.
Кіевская 16, 974.
Костромская 130.
Курская 583.
Лифляндская 228.
Московская 71, 135—136, 209, 299, 328, 381, 382, 409—410, 416, 636.

Нижегородская 454.
Новгородская 11, 13, 96, 140, 157, 225, 343, 422, 464.
Орловская 44, 587, 614, 648.
Пензенская 11.
Пермская 201.
Подольская 846.
Псковская 35, 101.
Рязанская 191—192, 214, 219, 224, 490.
Самарская 528, 553.
С.-Петербургская 89.
Саратовская 98, 99, 114, 118, 455.
Смоленская I, 124—125; II, 164.
Тамбовская 136, 192, 211—212.
Тверская 154.
Тульская 94, 107, 110, 195, 196, 215, 462.
Херсонская 311, 321.
Ярославская 171.

121) **Желательность отнесенія на средства мелкой земской единицы, волости или иной мелкой дорожной организаціи расходовъ по устройству и содержанію второстепенныхъ и малопроѣзжихъ проселочныхъ дорогъ.**

Вятская 343, 657, 677—678.
Курская 642.
Псковская 245.
Ярославская 164.

122) **Желательность отнесенія устройства и содержанія мѣстныхъ дорогъ на отвѣтственность владѣльцевъ и сельскихъ обществъ, по землямъ которыхъ эти дороги пролегаютъ.**

Гродненская 328.
Ковенская 26.
Курская 111, 120.
Минская 283—284.
Олонецкая 206, 221.
Подольская 176.
Полтавская 32.
Тверская 336.
Черниговская 315.

123) **Желательность отнесенія устройства и содержанія проселочныхъ дорогъ на отвѣтственность владѣльцевъ и сельскихъ обществъ, по землямъ которыхъ эти дороги пролегаютъ.**

Архангельская 164, 223.
Виленская 31, 65.
Витебская 237, 396, 406, 436.
Владимірская 100.
Вологодская 10, 217—218, 333—334.
Волынская 162.
Вятская 16, 141, 165—166, 453, 530, 657, 687, 693, 719.
Гродненская 247, 532.
Екатеринославская 144.
Казанская 61, 122, 167.
Калужская 168.
Кіевская 908, 977.
Ковенская 26.
Костромская 70, 104, 162, 178, 350, 380, 414, 418, 476, 511, 516, 524.

Курская 111, 123.
Лифляндская 4, 23, 166.
Минская 155, 277.
Могилевская 118, 136.
Московская 148, 692, 694.
Нижегородская 560.
Новгородская 140, 343, 422, 435, 502.
Олонецкая 37, 38, 144, 180, 207, 217.
Пензенская 8, 12, 137.
Пермская 270.
Подольская 946, 977.
Полтавская 709, 770, 771.
Псковская 223, 263, 326.
Рязанская 18, 182, 577, 599, 618, 653.
Самарская 321, 379, 393, 608.
С.-Петербургская 61, 85.
Симбирская 33, 138, 351.
Смоленская II, 61, 86, 261.
Таврическая 106, 147.
Тамбовская 406, 407.
Тверская 15, 76, 236, 336, 366
Тульская 11.
Уфимская 286, 297.
Херсонская 47.
Черниговская 111, 401.
Ярославская 202, 218, 233.

124) **Желательность отнесенія устройства и содержанія второстепенныхъ и мало проѣзжихъ проселочныхъ дорогъ на отвѣтственность владѣльцевъ и сельскихъ обществъ, по землямъ которыхъ эти дороги пролегаютъ.**

Витебская 55, 56, 150, 172, 173, 509.
Вологодская 195, 201, 217, 218 (кр.).
Воронежская 86, 90, 125,
Вятская 141, 165—166, 477.
Гродненская 287, 392,
Калужская 159, 160.
Кіевская 503, 1093, 1098.
Костромская 498.
Курская 111, 123, 559, 560, 761—762.
Лифляндская 4, 23.
Новгородская 318.
Орловская 304, 307, 548.
Пензенская 75.
Пермская 253, 259, 300, 329, 332.
Псковская 341, 348.
Рязанская 191, 214.
Симбирская 321.
Тамбовская 180.
Тульская 479, 498.
Черниговская 202, 312.
Ярославская 196, 205.

125) **Желательность отнесенія устройства и содержанія полевыхъ дорогъ на отвѣтственность владѣльцевъ и сельскихъ обществъ, по землямъ которыхъ эти дороги пролегаютъ.**

Виленская 106.
Вятская 477.

Гродненская 231.
Кіевская 364, 908.
Ковенская 26, 165, 176.
Курская 540—541.
Минская 88.
Новгородская 318.
Орловская 753.
Пензенская 137.
Пермская 253, 259, 332.
Полтавская 674.
Тверская 236.
Тульская 479, 498.
Херсонская 47, 296.
Черниговская 202, 312.

126) Желательность привлеченія къ расходамъ по устройству и содержанію мѣстныхъ гужевыхъ дорогъ, кромѣ землевладѣльцевъ и сельскихъ обществъ, также городовъ и мѣстечекъ, владѣльцевъ торговыхъ и промышленныхъ предпріятій и другихъ лицъ, заинтересованныхъ въ хорошемъ состояніи мѣстныхъ дорогъ.

Астраханская 208.
Бессарабская 317.
Виленская 10, 30—31, 73, 92, 148, 150, 206—207.
Витебская 55—56, 202, 446.
Владимірская 23, 58, 59, 69, 86, 120, 147, 151, 161.
Вологодская 66–67.
Волынская 86, 89, 93, 94, 103, 113, 121, 122, 129, 130, 157, 162, 209, 225, 243—244.
Воронежская 145, 151.
Вятская 349, 439 484, 554, 715.
Гродненская 81, 85, 231, 232, 286—287, 325, 339, 474, 532.
Екатеринославская 93, 249.
Казанская 73.
Калужская 149—150, 201, 223.
Кіевская 122, 124, 129, 324, 344, 347, 394, 438, 468, 634, 847, 859, 882, 908, 931, 965, 995, 1027, 1030, 1031, 1033, 1041, 1059, 1126, 1137.
Ковенская 8, 115, 161, 162, 165, 176.
Костромская 361, 442, 449, 498.
Курляндская 24.
Курская 3, 539, 542, 543, 560.
Лифляндская 3, 23, 160, 180.
Минская 42, 87, 88, 156, 172, 234, 266, 380, 396.
Могилевская 98, 136, 144, 145.
Московская 9, 136, 182, 185, 434, 510, 534, 556, 581.
Нижегородская 118, 359, 363, 465.
Новгородская 140, 211, 230.
Олонецкая 37, 49.
Пензенская 8.
Пермская 210, 376.
Подольская 68, 233, 421, 514, 788, 793, 801, 809, 826, 833, 888, 890, 891, 892, 946.
Псковская 162, 335, 348.
Рязанская 184, 191, 200.
Самарская 218, 232, 280, 287, 441, 606, 619.
С.-Петербургская 44, 86,
Симбирская 33.
Таврическая 265.
Тамбовская 431.
Тверская 327, 337, 338.

Тульская 138.
Херсонская 42, 46.
Черниговская 99, 111, 122, 125, 315, 415, 440.
Эстляндская 150.
Ярославская 16, 88, 163, 184, 212.

127) Желательность привлеченія желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ предпріятій къ непосредственному сооруженію и содержанію подъѣздныхъ путей.

Бессарабская 380.
Виленская 10, 148, 150.
Владимірская 69.
Волынская 122.
Воронежская 59, 120.
Гродненская 85, 474.
Екатеринославская 242.
Калужская 73. 203, 204.
Ковенская 115, 184.
Костромская 361, 483.
Курская 3, 85.
Московская 136, 371, 616, 635.
Нижегородская 24, 359, 363, 383.
Новгородская 214, 228.
Орловская 140, 141.
Пенская 66, 79, 80.
Полтавская 206.
Псковская 245, 255.
Рязанская 324, 339, 486.
С.-Петербургская 12, 29 44.
Саратовская 433.
Симбирская 95, 137, 192, 336.
Тамбовская 9, 17, 325.
Тверская 16—17, 78, 338, 430—431.
Тульская 11, 88, 355, 462, 479, 497, 498.
Харьковская 31, 53, 195, 207.
Херсонская 42, 363.
Черниговская 122, 125, 269, 440.
Ярославская 10, 14, 16, 163, 212.

128) Желательность обложенія желѣзныхъ дорогъ сборами въ пользу земствъ на устройство и содержаніе подъѣздныхъ путей.

Витебская 55, 56, 493.
Воронежская 7.
Кіевская 1059.
Ковенская 8.
Курская 851.
Минская 156.
Московская 9, 616, 635.
Нижегородская 465.
Полтавская 648.
Рязанская 18, 58, 482, 485, 486.
Самарская, 308.
Саратовская 433, 446.
Харьковская 353.
Черниговская 19, 92, 99, 415, 421.

129) **Желательность перевозки желѣзными дорогами по пониженному тарифу камня, щебня, песку и другихъ строительныхъ матеріаловъ, потребныхъ для сооруженія подъѣздныхъ путей.**

Московская 209, 226.
Новгородская 230.
Полтавская 32, 33, 718.
Херсонская, 42, 45—46, 47, 363.
Ярославская 12, 13, 14, 16.

130) **Желательность расширенія и облегченія пользованія кредитомъ для устройства гужевыхъ дорогъ посредствомъ выдачи на льготныхъ основаніяхъ ссудъ изъ казны.**

Екатеринославская 144.
Кіевская 635, 779.
Ковенская 26, 117.
Костромская 209.
Могилевская 98.
Московская 182, 209, 226, 371, 383.
Нижегородская 284.
Новгородская 140, 156—157.
Таврическая 55, 265.
Тамбовская 406.
Тверская 160, 177, 474.
Тульская 384.
Херсонская 235, 335, 363.
Черниговская 203.
Ярославская 16, 109, 112, 127.

131) **Желательность расширенія и облегченія пользованія кредитомъ для устройства гужевыхъ дорогъ посредствомъ образованія за счетъ казны въ распоряженіи губернскихъ земствъ особыхъ фондовъ для выдачи ссудъ на дорожныя работы и облегченія кредитованія въ частныхъ банкахъ.**

Екатеринославская 136.
Орловская 46, 47, 317, 586, 588.
Херсонская 299, 305—306, 310.

132) **Желательность расширенія и облегченія пользованія кредитомъ для устройства гужевыхъ дорогъ посредствомъ выпуска особыхъ государственныхъ или гарантированныхъ Правительствомъ мѣстныхъ облигаціонныхъ займовъ.**

Кіевская 16.
Самарская 93.
Тамбовская 14.
Тверская 16, 78, 306, 415.

133) **Желательность расширенія и облегченія пользованія кредитомъ для переустройства сельскихъ дорогъ посредствомъ распространенія операцій меліоративнаго кредита.**

Витебская 18, 198, 217.
Калужская 43, 52.
Кіевская 1134.
Курская 32.
Псковская 341.
Тульская 383.

134) **Желательность изъятія расходовъ на дорожное дѣло отъ установленной закономъ 12 іюня 1900 года предѣльной нормы повышенія земскихъ смѣтъ.**

Калужская 286.
Московская 196, 383.
Полтавская 568.
Псковская 206, 244.
Смоленская I, 84.
Тверская 337, 474.
Черниговская 429.

135) **Желательность предоставленія болѣе свободнаго распоряженія земскими дорожными капиталами и расходованія ихъ какъ на устройство и капитальное улучшеніе, такъ и на содержаніе мѣстныхъ дорогъ.**

Витебская 482.
Вологодская 294, 301.
Волынская 244.
Екатеринославская 81.
Калужская 161.
Кіевская 632.
Ковенская 8.
Лифляндская 204, 228.
Новгородская 422.
Олонецкая 40, 206, 214, 258, 271.
Оренбургская 99.
Пензенская 137.
Пермская 270, 460, 488, 489, 498.
Рязанская 339.
Тамбовская 9, 209, 406.
Тульская 384.
Черниговская 440.

136) **Желательность образованія особыхъ уѣздныхъ дорожныхъ капиталовъ посредствомъ выдѣленія части суммъ губернскаго дорожнаго капитала и за счетъ другихъ источниковъ.**

Астраханская 99—100.
Виленская 84, 148—150.
Гродненская 517.
Калужская 42, 207.
Кіевская 364, 388, 394, 438, 859, 1059, 1126.
Ковенская 116.
Курская 85.
Минская 234.
Могилевская 15—16.
Олонецкая 37, 42.
Пермская 174, 253, 259, 270, 387, 399, 498.
Подольская 788, 793.
Рязанская 323.
Тверская 16, 77.
Тульская 11, 369.
Черниговская 126, 130, 269, 430.
Ярославская 192.

137) **Желательность установленія попудныхъ сборовъ съ грузовъ, отправляемыхъ и получаемыхъ на станціяхъ желѣзныхъ до-**

рогъ и пароходныхъ пристаняхъ для устройства и содержанія подъѣздныхъ путей.

Виленская 31.
Владимірская 69.
Гродненская 85, 474.
Калужская 223.
Кіевская 384, 385.
Курская 433, 434, 494—495, 850, 851, 860.
Московская 616, 635.
Новгородская 168.
Орловская 46, 588, 649.
Симбирская 464.
Херсонская 363.
Ярославская 13, 16, 109, 112, 127, 212.

138) **Вопросъ объ установленіи шоссейныхъ или заставныхъ сборовъ за проѣздъ по мѣстнымъ дорогамъ.**

Астраханская 334.
Владимірская 54.
Вологодская 97.
Кіевская 16, 324—325, 468, 555, 634, 954, 1032, 1038.
Ковенская 26, 117.
Курская 507, 534.
Лифляндская 180.
Минская 172.
Московская 483, 484, 677, 678.
Нижегородская 237, 242, 284, 512.
Новгородская 140, 156, 157, 168.
Оренбургская 31, 99.
Орловская 46, [illegible]8, 649.
Подольская 888.
Полтавская 183.
Рязанская 200.
Таврическая 55.
Тверская 468.
Ярославская 127.

139) **Желательность предоставленія частной иниціативѣ устройства и содержанія дорогъ и дорожныхъ сооруженій, съ правомъ взиманія заставныхъ сборовъ.**

Виленская 106, 198.
Витебская 55, 106, 150.
Волынская 143, 186.
Кіевская 16, 935, 1134.
Ковенская 8, 26, 156.
Лифляндская 180.
Минская 42, 88.
Нижегородская 244, 560.
Орловская 588, 650.
Подольская 190, 191, 193, 195, 888, 892.
Псковская 102.
Самарская 219, 291—292, 382.
Смоленская I, 121; II, 297.

140) **Непосильность для населенія перевода натуральной дорожной повинности въ денежную.**

Витебская 53—55.
Волынская 15.

Вятская 726.
Гродненская 81, 231, 287, 348.
Калужская 252, 253.
Кіевская 575.
Курская 851.
Минская 184, 408.
Нижегородская 24.
Олонецкая 37, 47, 143.
Оренбургская 31, 32.
Пермская 262.
Подольская 32—33.
Саратовская 200.
Смоленская I, 120.
Тамбовская 210.
Тульская 11, 94.
Херсонская 44.

141) Желательность сохраненія натуральной дорожной повинности, при болѣе равномѣрномъ распредѣленіи и упорядоченіи ея отбыванія.

Бессарабская 12, 39, 183, 189—190, 317, 345.
Виленская 10, 30, 31, 64, 97, 110, 113, 125, 148, 190, 198.
Витебская 55—56, 237, 367, 508, 509.
Владимірская 69, 100.
Вятская 16, 141, 165—166, 726, 736.
Гродненская 85, 231, 264—265, 287, 325, 336, 348, 360, 379, 474, 484.
Екатеринославская 93.
Калужская 95, 147, 150, 201, 223, 306.
Кіевская 352, 468, 576.
Ковенская 8, 37, 115, 116, 156, 162, 165, 176, 177.
Курляндская 9, 11—12, 15, 20, 22, 29, 33, 42, 45, 49, 51, 55, 59, 62—63, 67—68, 72, 74—75, 76.
Курская 539, 542—543, 559—560, 569, 571.
Лифляндская 3, 25, 158, 166, 171, 178, 188, 197, 202, 208.
Минская 42, 48, 125, 155, 234, 380, 381, 396, 408—409.
Могилевская 10, 85, 112, 144, 167.
Московская 148, 156, 161, 182, 185, 278, 565, 679, 680, 682, 683, 694.
Нижегородская 24.
Новгородская 225, 318.
Олонецкая 144, 180, 207.
Оренбургская 32, 84.
Орловская 45, 587, 649.
Пермская 262, 376.
Подольская 176, 422, 682, 889.
Полтавская 32, 33.
Псковская 35, 117, 244—245, 263, 348
Рязанская 18, 58, 182, 374, 653.
С.-Петербургская 11, 66, 86—87, 89.
Саратовская 200—201.
Смоленская I, 120; II, 86, 224, 261.
Тамбовская 158, 192, 210—211, 263.
Тверская 15, 76, 239, 366, 415.
Тульская 11, 94, 107, 138, 195, 196, 215.
Харьковская 32, 224, 388, 422—423.
Херсонская 42, 44, 47.
Черниговская 111, 203, 273, 299, 308, 402.
Эстляндская 54, 56, 126, 141, 146, 148, 152, 157.
Ярославская 16, 171, 205.

142) **Желательность сохраненія натуральной дорожной повинности, съ установленіемъ за отбываніе ея вознагражденія.**

Архангельская 189.
Витебская 352, 493.
Кіевская 554.
Могилевская 144, 145.
Подольская 203.
Смоленская II, 224, 261.

143) **Желательность предоставленія рѣшенія по вопросу о сохраненіи натуральной дорожной повинности или о замѣнѣ ея денежною усмотрѣнію Земскихъ Собраній или мелкой дорожной единицы.**

Курская 3, 642.
Минская 4.
Московская 9, 278, 279, 328, 329, 434.
Псковская 295.
Смоленская I, 121.
Тверская 337.
Тульская 369, 384.
Ярославская 164.

144) **Желательность замѣны натуральной дорожной повинности денежною.**

Архангельская 53, 54, 150.
Астраханская 298, 333, 334.
Виленская 73, 93, 105.
Витебская 98—99, 106, 119, 436.
Вологодская 67, 137, 195, 201, 217—218 (кр.).
Волынская 16, 113, 185.
Воронежская 145, 151.
Вятская 477.
Гродненская 378—379, 432, 503.
Казанская 11, 61, 148.
Калужская 42, 159—160, 285.
Кіевская 122, 129, 468, 501, 560 (кр.), 576, 1027, 1093, 1098.
Костромская 70, 136, 162, 261.
Курляндская 29, 62—63, 68.
Курская 2—3, 282, 433, 488, 642, 679 (кр.), 760—761, 762, 784, 860.
Лифляндская 3, 188, 192.
Минская 155, 185, 283.
Могилевская 97.
Московская 278, 621, 692.
Новгородская 11, 96, 259 (кр.), 385, 468, 535, 547.
Олонецкая 219 (кр.), 239.
Оренбургская 31, 32.
Орловская 304, 738.
Пермская 19, 172, 210, 338, 387, 399.
Подольская 233, 234, 570, 682, 793, 807, 814, 822, 867, 888, 892, 977, 1005 (кр.), 1010, 1024, 1078, 1084, 1097.
Полтавская 32, 219, 731, 753, 760.
Рязанская 184.
Самарская 553.
Симбирская 442, 536.
Смоленская II, 164.
Тамбовская 406.
Тверская 366.
Тульская 107.
Уфимская 267, 270.

Харьковская 172, 353, 388.
Херсонская 296, 397.
Черниговская 92, 324, 394, 440.

145) Желательность замѣны натуральной дорожной повинности денежною, съ установленіемъ спеціальнаго дорожнаго сбора.

Архангельская 164 246.
Астраханская 5, 334.
Виленская 30—31.
Витебская 119, 202, 352, 396, 405—406, 444, 446, 493.
Владимірская 120.
Вологодская 137.
Волынская 56, 86, 89, 103, 113, 157, 178, 209, 225.
Гродненская 17, 18, 231, 232, 265, 286, 287, 336, 378, 379, 392, 489, 668.
Вятская 101, 299—300, 657.
Казанская 167.
Калужская 159, 160, 253, 254.
Кіевская 324, 364, 388, 394, 438, 635, 778, 847, 859, 908, 959, 993, 995, 1059, 1126, 1137.
Костромская 377, 378, 398.
Курляндская 68.
Курская 642, 760, 762.
Лифляндская 178, 188, 192.
Минская 155, 156, 234, 259, 266, 277, 283, 396, 408, 409.
Могилевская 144, 145.
Московская 416, 422, 509, 510, 534, 692.
Нижегородская 454, 512, 540.
Новгородская 217, 278, 343, 422.
Пермская 174.
Подольская 66, 68, 366, 421, 514, 572, 788, 793, 794, 801, 809, 833, 892, 946, 981, 1065, 1107.
Полтавская 33.
Псковская 101, 162.
Рязанская 224.
Самарская 553.
Саратовская 455.
Симбирская 360, 369, 370.
Смоленская II, 61.
Тверская 337, 338, 339.
Тульская 462.
Уфимская 13, 229—230.
Харьковская 230 (кр.).
Черниговская 87, 99, 126, 131, 269, 394, 429, 430.
Эстляндская 150, 154, 162.
Ярославская 88, 163, 174—175 (кр.), 178.

146) Желательность привлеченія къ дорожнымъ работамъ воинскихъ командъ и лицъ, освобожденныхъ отъ воинской повинности, а также различныхъ категорій нарушителей общественнаго порядка.

Витебская 521.
Волынская 113—114.
Вятская 34, 726.
Гродненская 265.
Кіевская 926.

147) Желательность производства дорожныхъ работъ для доставленія заработка населенію при неурожаѣ и другихъ общественныхъ бѣдствіяхъ.

Водные пути сообщенія.

148) Значеніе внутреннихъ водныхъ путей сообщенія для сельскаго хозяйства.

149) Неудовлетворительное состояніе внутреннихъ водныхъ путей сообщенія и желательность ихъ улучшенія.

150) Желательность учрежденія рѣчныхъ комитетовъ.

151) Неудовлетворительность и неполнота законоположеній о водныхъ путяхъ сообщенія, въ особенности о сплавѣ и бечевникахъ, и необходимость пересмотра этого законодательства.

152) Желательность принятія мѣръ къ удешевленію и улучшенію рѣчного судостроенія.

153) Желательность устройства удобныхъ затоновъ и зимовокъ для судовъ.

154) **Желательность распространенія ссудной операціи Государственнаго Банка на водные грузы и удешевленія страхованія грузовъ.**

Бессарабская 7, 80, 81.
Подольская 161, 933, 935.
Херсонская 172.

155) **Желательность развитія пароходныхъ сообщеній.**

Архангельская 55, 189, 190.
Лифляндская 4.
Олонецкая 38, 50, 258.

156) **Желательность упорядоченія и удешевленія перевозки рабочихъ по воднымъ путямъ.**

Астраханская 176, 178—179, 202—203.
Владимірская 102.
Вологодская 308.
Воронежская 19, 20, 24, 121.
Вятская 664, 666.
Екатеринославская 149—150.
Казанская 201.
Калужская 48, 295.
Кіевская 41, 304, 918, 1032, 1131.
Ковенская 41.
Костромская 223.
Курская 333, 335, 863.
Московская 660.
Нижегородская 38, 98, 110, 409.
Орловская 97, 553.
Пензенская 75, 149, 155 (кр.).
Рязанская 48, 203.
Симбирская 49—50, 154.
Тамбовская 266, 423.
Уфимская 38.
Херсонская 108, 299, 304—305.
Черниговская 29, 389, 442.
Ярославская 124, 167, 187, 236.

157) **Желательность улучшенія перевозки по воднымъ путямъ сельскохозяйственныхъ продуктовъ.**

Архангельская 73.
Астраханская 87, 108.
Вятская 194.
Екатеринославская 91.
Казанская 8.
Ковенская 48.
Орловская 759.
Черниговская 179, 189.

158) **Недостаточность и неудовлетворительное состояніе существующихъ русскихъ коммерческихъ портовъ и желательность лучшаго ихъ оборудованія, а также устройства новыхъ портовъ и гаваней.**

Архангельская 72, 145, 186.
Астраханская 162, 163, 184, 186.
Бессарабская 13, 81, 110, 113, 132, 160, 181.

Екатеринославская 146, 203—217.
Кіевская 331, 377.
Подольская 676.
Полтавская 261.
Самарская 148, 522.
С.-Петербургская 13, 62, 94.
Симбирская 344.
Таврическая 10, 59, 63, 66, 197.
Херсонская 173, 233, 236—237, 328, 336.
Черниговская 277—279.

159) Желательность осуществленія мѣропріятій, направленныхъ къ пониженію морскихъ фрахтовъ.

Архангельская 186.
Курская 534.
Лифляндская 199.
Подольская 676.
Полтавская 35, 36, 151, 260, 327, 646.
Рязанская 14.
Херсонская 83, 85.
Черниговская 279.
Эстляндская 177, 180.

160) Желательность установленія срочныхъ заграничныхъ рейсовъ и устройства регулярнаго каботажнаго плаванія.

Архангельская 55, 145.
Бессарабская 160, 181.
Екатеринославская 128.
Московская 616.
Таврическая 59, 68—73.
Эстляндская 28, 165, 177, 180.

